



TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO
TAMPERE UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

KATI VUOHIJOKI

LAITAKAUPUNGISTA OSAKSI KESKUSTAA

VAASAN ETELÄ-KLEMETTILÄN MAANKÄYTÖN SUUNNITELMA

DIPLOMITYÖ

Tarkastaja: professori Juho Rajaniemi
Tarkastaja ja aihe hyväksytty
Talouden ja rakentamisen tiedekuntaneuvoston
kokouksessa 6.5.2015



ALKUSANAT

Haluan kiittää diplomityöni tarkastajaa, yhdyskuntasuunnittelun professori Juho Rajaniemeä, kannustavasta ohjauksesta.

Kiitos Vaasan kaavoitusjohtaja Päivi Korkealaaksolle kiinnostavasta diplomityöaiheesta. Myös muut ohjausryhmäni jäsenet, Marketta Kujala, Harri Nieminen ja Emma Pitkäjärvi ansaitsevat lämpimät kiitokset ammattitaitonsa jakamisesta, kiinnostavista keskusteluista ja innostuneesta suhtautumisesta.

Kiitos myös ystäville, sukulaisille ja työkavereille kannustuksesta. Erityiskiitos Mummulle ja Tuffalle, jotka auttoivat vauvanhoidossa kiireen keskellä.

Suurin kiitos perheelleni: Joskille, Anna-Lotalle, Einolle ja Eeva-Kaislalle.

TIIVISTELMÄ

TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO

Talouden ja rakentamisen tiedekunta

Arkkitehtuurin koulutusohjelma

VUOHIJOKI, KATI: Laitakaupungista osaksi keskustaa - Vaasan Etelä-Klemetilän maankäytön suunnitelma

Diplomityö, 135 sivua

Elokuu 2015

Pääaine: Yhdyskuntasuunnittelu

Tarkastaja: Professori Juho Rajaniemi

Avainsanat: Arkkitehtuuri, kaupunkisuunnittelu, rautatie, radanvarsi, tiivistäminen, sekoittunut kaupunkirakenne, Vaasa

Tässä diplomityössä esitellään maankäytön suunnitelma Vaasan Etelä-Klemetilään. Suunnittelualue on ydinkeskustan välittömässä läheisyydessä sijaitseva radanvarsi, joka on osittain rakentamatonta maata ja osittain pienteollisuuden, varastorakennusten ja tilaa vaativan kaupan käytössä. Rautatie jakaa toiminnallisen keskusta-alueen kahtia. Lounaispuolelle sijoittuu vanha kaupallinen keskusta, kun taas koilliseen, suunnittelualueen puolelle on keskitetty esteettisesti, liikenteellisesti ja sosiaalisesti häiritsevää toimintaa. Näiden kahden eri luonteisen alueen väliin puristuneelle kapealle kaistaleelle halutaan toteuttaa pääasiassa asuntorakentamista, mutta alueella jo toimivien yrittäjien toimintaedellytykset halutaan säilyttää.

Suunnitelma on tehty tilaustyönä Vaasan kaupungille ja sen tärkeimpänä lähtöaineistona on ollut vuonna 2013 hyväksytty Vaasan kaupungin keskustastrategia ja sitä varten teetetyt selvitykset. Strategiassa linjataan kaupunkikuvallisia visioita sekä keskustan maankäytön ja liikenteen kehittämistavoitteita. Etelä-Klemetilän täydennysrakentaminen on määritelty yhdeksi Vaasan kaupungin tärkeimmistä hankkeista. Tässä diplomityössä esitetyn suunnitelman tavoitteet on asetettu sekä keskustastrategian että tekijän oman analyysin perusteella.

Työn analyysiosuudessa kartoitetaan suunnittelualueen historiaa sekä toiminnallista, tilallista ja kaupunkikuvallista suhdetta muuhun kaupunkirakenteeseen. Prosessiosuudessa määritellään työn päätavoitteet. Suunnitelmaosuudessa on pyritty luomaan kaupunkirakennetta eheyttävä ratkaisu, joka ottaa huomioon paikan erityispiirteet ja mahdollistaa elävän keskustarakenteen jatkumisen radan toiselle puolelle.

ABSTRACT

TAMPERE UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

Faculty of Business and Built Environment

Master's Degree Programme in Architecture

VUOHIJOKI, KATI: From Border Area into City Centre - Urban planning project in Vaasa, Etelä-Klemetilä

Master of Science Thesis, 135 pages

August 2015

Major: Urban planning

Examiner: Professor Juho Rajaniemi

Keywords: Architecture, urban design, railway, traffic area, densifying, mixed-use area, Vaasa

This Master of Science Thesis sets out plans for an urban renewal project in Etelä-Klemetilä area in Vaasa. The area in question is situated along a railway close to Vaasa city centre. The area is partly empty land, partly occupied by small industry, warehouses and large retail outlets. The railway forms the border of the area on the South-Eastern side and, in the North-East, the area borders with another light-industrial district. The narrow strip between these two borders is the area focused on in the project. The design task is to build mainly residential quarters.

The railway divides the active city area in half, with the commercial centre of Vaasa on one side and the Klemetilä area on the other. The Klemetilä area contains aesthetically, trafically and socially disturbing activity.

The design project was ordered by the city of Vaasa, and its most important source material is the municipal center strategy, and the analyses made for it. The strategy contains visions of the future city area, as well as development plans for traffic and land use. The redevelopment of the Etelä-Klemetilä area is defined as one of the most important projects of the city of Vaasa. The goals of the plan presented in this thesis are set, on one hand, by the city strategy, and on the other hand by the analyses of the author.

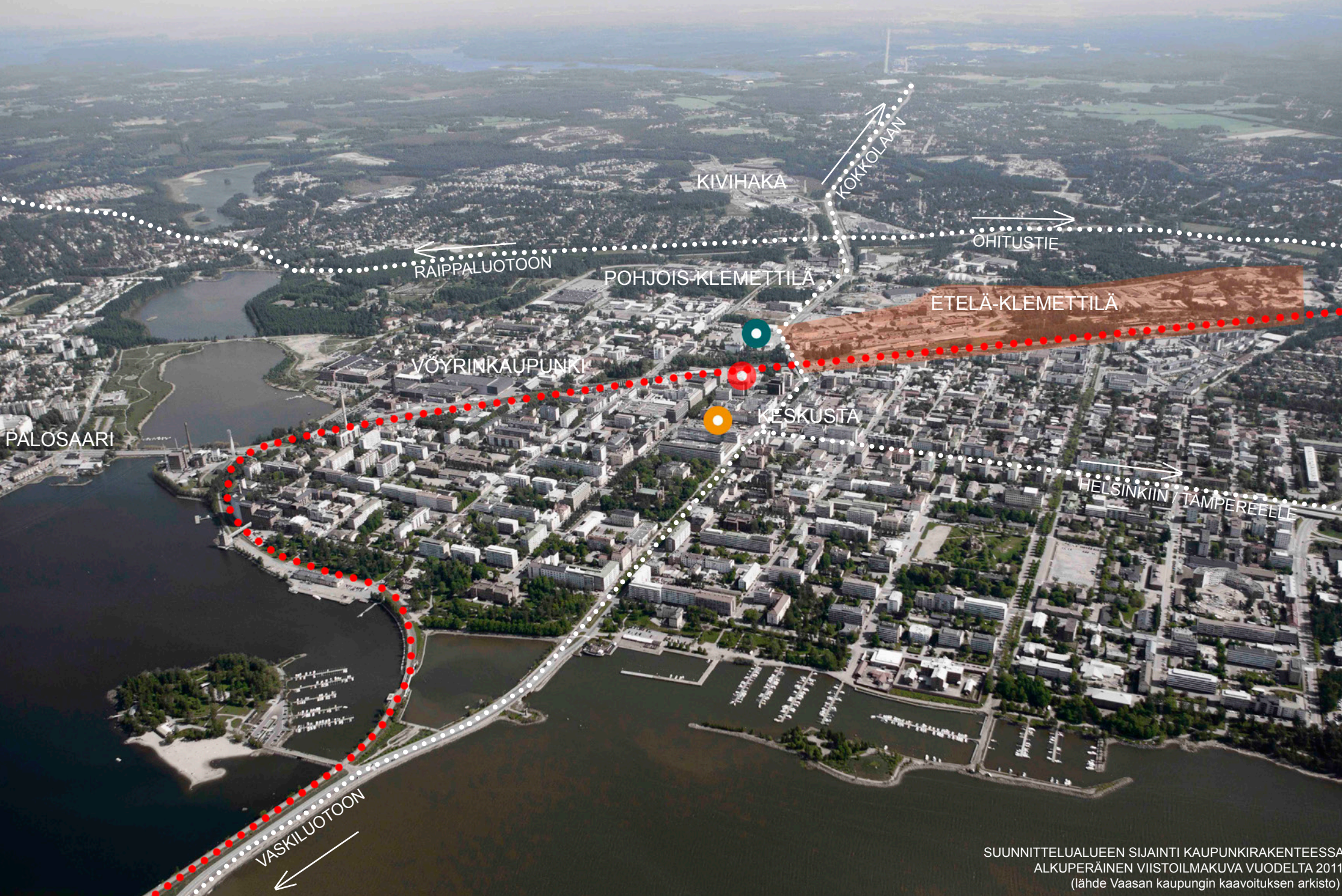
The thesis is divided into two parts: the analysis and the design. The history of the area, as well as the relationship between different activities, space, city landscape and city planning are mapped in the analysis. The actual plan offers a solution taking into consideration the spacial features of the area and facilitating the continuation of the city centre on the other side of the railway.



VIISTOILMAKUVA VUODELTA 1961
(lähde Vaasan kaupungin kaavoituksen arkisto).

SISÄLLYSLUETTELO

1. JOHDANTO	7	3. PROSESSI JA SUUNNITELMAN TAVOITTEET	63
2. ANALYYSI	9	3.1. RATA IDENTITEETTIÄ LUOVANA TEKIJÄNÄ	63
2.1. VAASA LUKUINA	9	3.1.1. Radan varren tunnelma-alueet	63
2.2. HISTORIA		3.2. FYYSISET JA TOIMINNALLISET TAVOITTEET	72
2.2.1. VAASAN PALO JA KAUPUNGIN SIIRTÄMINEN	11	3.2.1. Eheyttävä täydennysrakentaminen	72
2.2.2. SETTERBERGIN VAASA	15	3.2.2. Sekoittunut kaupunkirakenne	75
2.2.3. KRÄKSTRÖMIN VAASA JA MODERNISAATIO	17	3.2.3. Sosiaalinen sekoittuminen	77
2.2.4. TEOLLISUUS JA LIIKENNEYHTEYDET	19	3.2.4. Ekologisuus ja kaupungin tiivistäminen	77
- rautatien tulo kaupunkiin		3.3. LUONNOKSET	79
2.2.5. ETELÄ-KLEMETTILÄ - VAASAN TAKAPIHA	23	4. SUUNNITELMA	81
2.2.5.1. Setterberg ja Etelä-Klemettilä	23	4.1. YLEISSUUNNITELMA JA TOIMINNOT	81
2.2.5.2. Tammikaivon alue	25	4.1.1. Toiminnalliset osa-alueet	85
2.2.5.3. Opistokadun varastoalue	25	4.1.2. Liikenne ja pysäköinti	87
2.2.5.4. Sairaskodinkadun varastoalue	27	4.1.3. Leikki ja oleskelu	93
2.2.5.5. Radanvarren alue	29	4.1.4. Yksityisyyden ja julkisuuden aste	95
2.2.5.6. Kaupungin varikkoalue	29	4.2. RADANVARREN PUISTO	97
2.3. SUUNNITTELUALUE NYT	35	4.3. ALUETARKENNUKSET	109
2.3.1. TOIMINNOT	35	4.3.1. Opistokadun alue	109
2.3.2. LIIKENNE	37	4.3.2. Korsholman puistoaukion alue	117
2.3.3. KAUPUNKIKUVALLISET TEKIJÄT	39	4.3.3. Myllärinkadun eteläpuolen alue	127
2.4. AIEMMAT SUUNNITELMAT	49	4.4. LAAJUUSTIEDOT	131
2.4.1. VAASAN KAUPUNGIN KESKUSTASTRATEGIA	49	5. JOHTOPÄÄTÖKSET	133
2.4.2. YLEISKAAVA	53	LÄHDELUETTELO	135
2.4.3. VOIMASSA OLEVAT ASEMAKAAVAT	55		
2.4.4. POHJOIS-KLEMETTILÄN ALUEKEHITYS	57		
2.4.5. RADANVARREN AIKAISEMMAT SUUNNITELMAT	59		
2.4.6. LINJA-AUTOASEMAN AUKION SUUNNITELMAT	61		



1. JOHDANTO

Kun muutama vuosi sitten muutin Vaasaan, kiinnitin junalla kulkiessani huomiota rautatieaseman lähistöllä olevaan radanvarren alueeseen. Sen rosainen epämääräisyys ihmetytti ja samalla kiehtoi minua. Alue tuntui olevan tyhjäkäynnillä ja kuitenkin samaan aikaan kuhisevan tapahtumia. Kun kaupunkiin saapuu rautateitse, ensimmäisenä pensaikon keskeltä pilkottaa metalliromun varastoaitaus. Lähempänä rautatieasemaa avautuu näkymä alueelle, jossa on iloisesti sekaisin eri ikäisiä ja kokoisia teollisuus- ja varistorakennuksia. Keskustan puolella näkymä on jokseenkin kaupunkimainen, mutta radan toinen puoli vaikuttaa keskeneräiseltä, hyödynnettävältä mahdollisuudelta. Tuntui hämmästyttävältä, että lähes ydinkeskustasta löytyi niinkin laaja alue joutokäynnillä olevaa maata. Ilahtuini saadessani myöhemmin mahdollisuuden tehdä diplomityösuunnitelmani tälle alueelle. Työ on tehty tilaustyönä Vaasan kaupungin kaavoitukselle.

Etelä-Klemetilässä sijaitseva suunnittelukohte on ruutukaa-vakeskustan laidalla, ”toisella puolella” rataa. Se on kivenheiton päässä rautatieasemalta, mutta tuntuu radan muodostaman kulkuesteen vuoksi todellista syrjäisemmältä. Kun vanha kaupallinen keskusta on liike-elämän keskus, suunnittelualueen puolelle on keskittynyt esteettisesti, liikenteellisesti, mittakaavallisesti ja sosiaalisesti keskusta-alueelle sopimaton toimintaa. Nyt keskustaa halutaan laajentaa radan toiselle puolelle. Sekä asumisen että liike-elämän painopistettä on päätetty jakaa tasaisemmin radan molemmille puolille ja radanvarren rakentaminen on määritelty yhdeksi kaupungin tärkeimmistä hankkeista.

Kaupunkikuvallisesti paikka on niin keskeinen, että kun se joskus rakentuu, muutos tulee olemaan näkyvä. Lähiympäris-

töstä löytyy hyvin erilaisia kaupunkitiloja, joiden nivelkohdassa sijaitsevilla Etelä-Klemetilällä on tärkeä rooli siinä, miten painopisteen siirtäminen onnistuu.

Radan varren täydentämisrakentamisen on visioitu olevan lähinnä asuntotuotantoa, mutta alueella olevien yrittäjien toimintamahdollisuudet halutaan säilyttää. Suunnittelualue on maineeltaan epämääräinen yritysalue, osittain rakentamaton maata ja osittain pienteollisuuden ja tilaa vaativan kaupan käytössä. Asutuksen sijoittaminen puristuksiin radan ja yritysalueen väliin ei sellaisenaan voi tuottaa hyvää lopputulosta; myös yritysalueen pitää käydä läpi jonkinasteinen muutosprosessi. Ratkaisu voisi olla alue, jossa jätetään vapautta toimintojen eri asteiselle sekoittumiselle ja joustavuutta muuttua tarpeiden mukaan. Sallimalla asumisen ja muiden toimintojen limittyminen toisiinsa luodaan rikas ja kiinnostava alue.

Tavoitteena ei ole luoda uutta asumislähiötä, vaan oikeaa kaupunkitilaa. Karl-Olov Arnstberg ja Inger Bergström määrittelevät teoksessaan ”Bostaden i Staden” kaupungin seuraavasti: ”Kaupungin vanhin ja tärkein tehtävä on toimia markkinapaikkana. Tarvitaan tavarantoimittajia, kauppiaita, hallintoa, järjestyksen ylläpitäjiä, luovan alan ammattilaisia ja ”tuntemattomia”, jotka vierailevat kaupungissa hoitamassa asioitaan. Tarvitaan vaihtelua; keskenään samankaltaiset ihmiset eivät voi luoda elinvoimaista kaupunkia.”

Työn analyysiosuudessa kartoitetaan suunnittelualueen historiaa sekä toiminnallista, tilallista ja kaupunkikuvallista suhdetta muuhun kaupunkirakenteeseen. Historiaan perehdytään analysoimalla aluksi kaupungin rakentumista nykyiselle paikalleen. Tämän jälkeen keskitytään suunnittelualueen kannal-

ta tärkeimpiin teemoihin - rautatiehen ja teollisuuteen. Nykytilanteen osalta käydään läpi alueen kaupunkikuvallista ilmettä, kaavoitustilannetta ja aikaisemmin tehtyjä suunnitelmia.

Suunnittelun tavoitteet muotoutuivat prosessin aikana kolmella tavalla: Vaasan kaupungin keskustastrategiassa määritettyjen tavoitteiden, tekijän ja ohjausryhmän välisen dialogin sekä tekijän oman analyysin pohjalta.

Suunnitelmaosuudessa esitetään kaupunkirakennetta eheyttävä ratkaisu, joka ottaa huomioon paikan erityispiirteet ja mahdollistaa elävän keskustan jatkumisen radan toiselle puolelle.

Työ on antanut mahdollisuuden tehdä syväluotaavan tutkimiskierroksen uuteen kotikaupunkiini. Suunnittelualuetta koskevat ratkaisevat linjaukset tehtiin ennen kuin muutin Vaasaan. En siis itse päässyt osallistumaan päätöksentekoon asukkaana enkä suunnittelijana. Tehdyt linjaukset on kuitenkin pääasiassa ollut helppo allekirjoittaa ja niiden pohjalta on ollut mielekästä tehdä työtä.

Keskusteluissa vaasalaisten kanssa on käynyt ilmi, että ajatusta radan varteen rakennetusta asuinalueesta vierastetaan. Itse suhtaudun asiaan luottavaisesti. Paikassa on niin paljon potentiaalia, että jos suunnittelu- ja toteutustyö tehdään huolellisesti, lopputuloksena on hyvä paikka asua ja tehdä työtä.

2. ANALYYSI

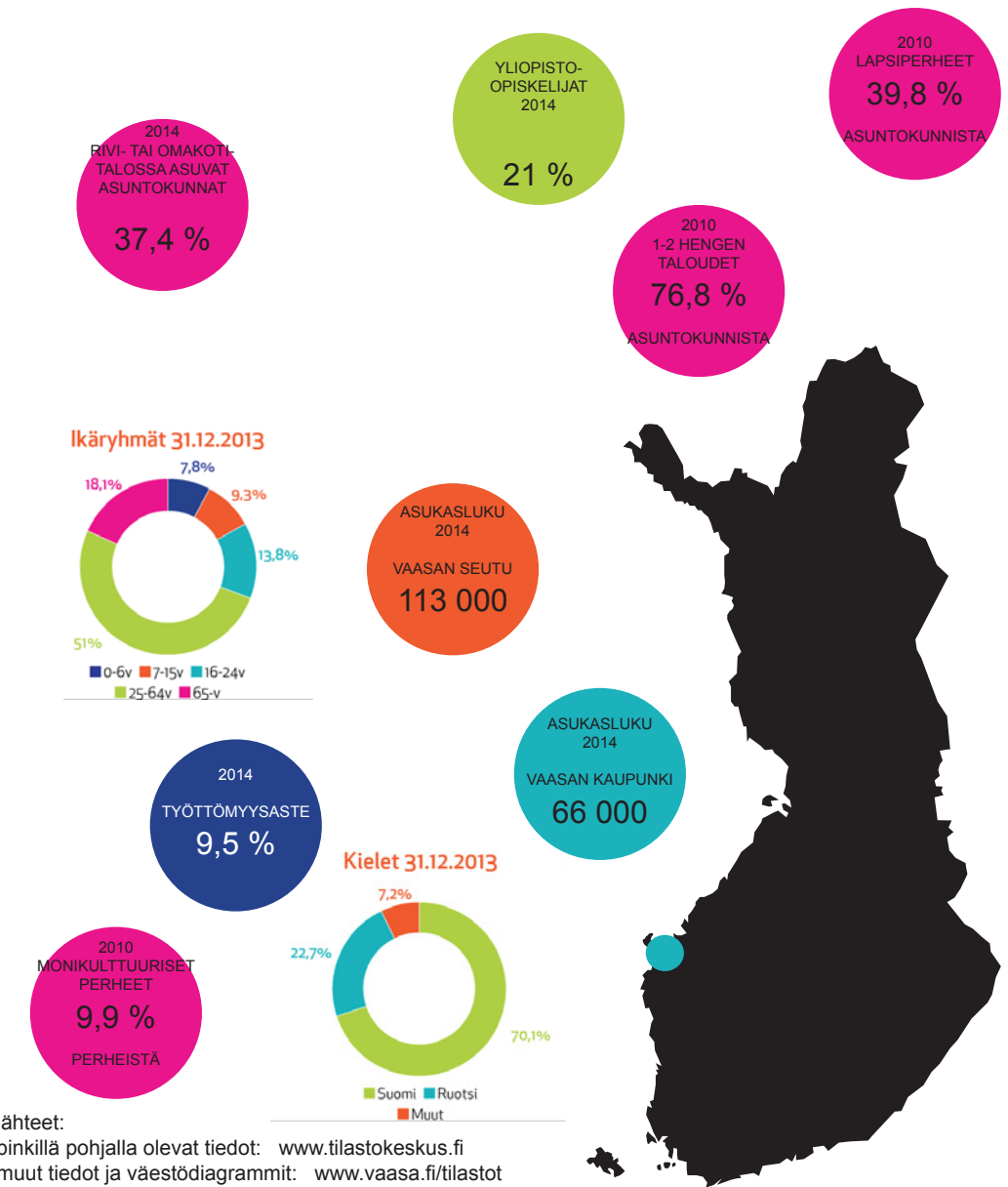
2.1 VAASA LUKUINA

Vaasa on noin 66 000 asukkaan kaupunki, jonka väkiluku on koko 2000-luvun kasvanut noin 1 % vuositahtia. Vaasa on Pohjanmaan rannikon maakuntakeskus ja työssäkäyntialueena asukaslukuaan suurempi. Työvoimaa pendelöi Vaasaan lähikunnista, erityisesti naapurikunta Mustasaaresta (väkiluku noin 19 000, lähde: www.tilastokeskus.fi).

Työllisyystilanne on viimeisen viidentoista vuoden ajan ollut hyvä ja kulkenut käsi kädessä väkiluvun kasvun kanssa. Suuri osa yksityisen sektorin työnantajista toimii energia-alalla, näistä suurimmat ovat Wärtsilä, ABB ja Vacon.

Opiskelijoiden määrä suhteessa muuhun väestöön on suuri, joka neljäs vaasalainen opiskelee joko korkeakoulussa tai ammatillisessa oppilaitoksessa.

Vaasan asuntojakauma on kerrostalovaltainen: Rivi- tai omakotitaloissa asui vuonna 2014 kaikista asuntokunnista 37,4 % kun koko maan vastaava luku oli 54 %. Ainoastaan neljässä kunnassa pientaloasumisen osuus oli pienempi. (Helsinki 13,4%; Tampere 25,7%; Turku 26,1%; Lahti 28,6%) Naapurikunta Mustasaaren vastaava luku oli 88,7% (lähde: www.tilastokeskus.fi)





Palolta säästynyt Wasastjernan talo Vanhassa Vaasassa
(lähde Pohjanmaan museon arkisto
www.pohjanmaanmuseo.fi).

Viereisen sivun kuva:
Vanhan Vaasan Hovioikeuden puistikon lehmusrivistö
(lähde Vaasan kaupungin arkisto, kuvaaja Hanna Kalliomaa 2009
www.luonto.vaasa.fi)

2.2 HISTORIA

2.2.1. VAASAN PALO JA KAUPUNGIN SIIRTÄMINEN

Vanha Vaasa paloi elokuussa 1852 lähes kokonaan. Heti palon jälkeen intendentti E.B.Lohrmann alkoi suunnitella kaupungille uutta asemakaavaa. Kauppiaiden aloitteesta alettiin kuitenkin keskustella kaupungin siirtämisestä lähemmäs merta. Vanha Vaasa oli jäänyt maannouseman vuoksi sisämaahan. (ks. seuraavan sivun kaaviot) Ehdotettu uusi paikka, noin seitsemän kilometrin päässä sijaitseva Klemetsön niem, oli logistisesti paremmassa paikassa, aivan Palosaaren sataman vieressä. (Kallenautio et al. 2006, 23) Pitkän kädenväännon jälkeen tehtiin päätös kaupungin siirtämisestä nykyiselle paikalleen. Kaupunki rakennettiin vauhdilla, aloittaen julkisista tiilirakennuksista. Vain kymmenen vuoden päästä palosta, 1.8.1862, kaupungin privilegit siirtyivät uuteen kaupunkiin. Vuoteen 1863 mennessä noin 60 % väestöstä oli muuttanut. (Kallenautio et al. 2006, 111-112) Kaupunki nimettiin silloisen keisarin mukaan Nikolainkaupungiksi. Asukkaat eivät kuitenkaan ottaneet virallista nimeä omakseen ja Suomen itsenäistyttyä nimi vaihdettiin jälleen Vaasaksi. (Kallenautio et al. 2006, 117)

Palot olivat tuhonneet kaupunkeja kautta aikojen. Jo keskiajalta lähtien ruotsalaiset kaupungit olivat ohjeistaneet asukkaitaan mm. tulen käsittelyssä, sammutusvälineistön hankkimisessa ja rakennustavassa. (Suikkari 2007, 25-32)

Toimenpiteet olivat kuitenkin riittämättömiä eikä ohjeita noudatettu. 1800-luvun alussa tapahtui useita kaupunkipaloja,

joista Turun palo vuonna 1827 oli tuhoisin. Sen jälkeen kaupunkirakennetta alettiin uudistaa paloturvallisemmaksi jo asemakaavatasolla. Carl Ludwig Engelin vuonna 1828 laatima Turun kaupungin asemakaava aloitti empire-kaavoituksen kauden, jonka aikana kaupunkitilaa väljennettiin merkittävästi. Katujen leveyttä kasvatettiin ja kaupunginosat erotettiin toisistaan leveillä puistokaduilla. Korttelit jaettiin pienempiin osiin kapeilla palokujilla, joille kaavassa määrättiin istutettavaksi puurivit. Kaupunkitilaan lisättiin aukioita. Tonttikokoja suurennettiin ja yli yksikerroksisten puutalojen rakentaminen kiellettiin. Ratkaisuilla pyrittiin siihen, että mahdollisen palon syttyessä tuli ei pääsisi leviämään koko kaupunkiin.



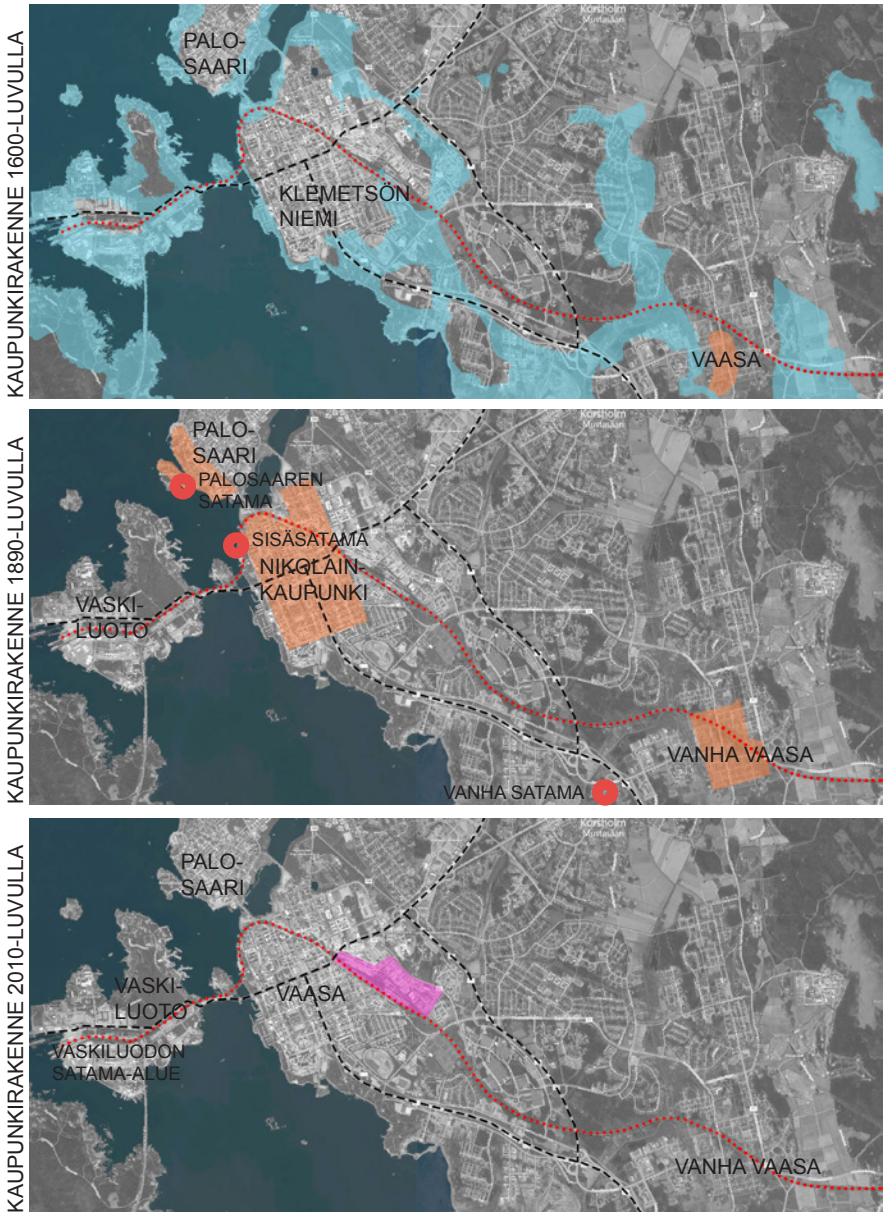
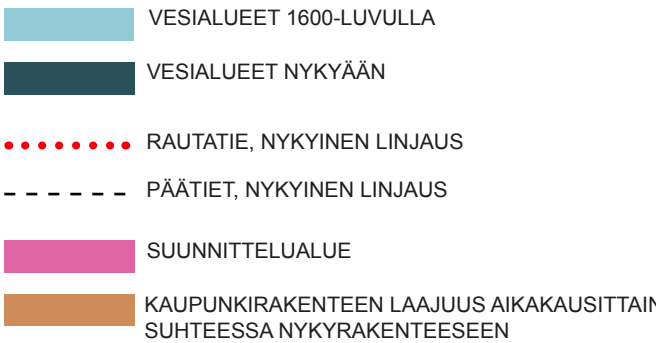


Vaasan rantaviiva on jääkauden jälkeen ollut maan-nouseman vuoksi jatkuvassa muutoksessa. Satamaa on jouduttu siirtämään useaan kertaan: ensin 1700-luvulla Vanhasta Vaasasta ”Vanhaan Satamaan”, sitten 1700-1800-lukujen vaihteessa Palosaarelle. (Vaasan Kaupunkisuunnittelun kulttuuriympäristöselvitys 2010, 12) Pian sen jälkeen, kun kaupunki oli siirretty Klemetsön niemelle, Palosaarenkin satama alkoi käydä ah-taaksi. Satamatoimintoja siirrettiin ensin Sisäsatamaan ja lopulta 1800-luvun lopulla Vaskiluotoon. (Kallenaudio et al. 2006, 311)

Viereinen kuvasarja osoittaa muutoksen rantaviivassa ja kaupunkirakenteessa. Pohjana olevan nykytilanne-il-makuvan päällä on esitetty kaaviomaisesti kaupunkira-kenteen laajuus 1600-, 1800- ja 2010-luvuilla. Tuoreim-massa kuvassa rakennettu ympäristö kattaa kartalla näkyvät maa-alueet jo lähes kauttaaltaan.

(Kuvälähde: Kaavioiden taustalla oleva ortoilmakuva www.bingmaps.fi)

Viereisen sivun kuva: Vaasan Sisäsatama vuonna 1911. (Kuvälähde: Pohjanmaan museon kuva-arkisto)





Vaasa ilmavöimien kuvaamana vuonna 1933. (Lähde: Sotamuseon kuva-arkisto)

Kuvan keskellä puistikoiden risteyksessä näkyy luterilainen kirkko ja kuvan oikeassa laidassa kauppatori. Puistikoiden lisäksi kaupunkirakenteesta voi selkeästi hahmottaa tontteja jakavat palokadut.

Kaupunki on vielä tiivis ja matala, mutta kauppatorin laidalle on jo noussut korkeampia rakennuksia. Puistoaukiolle sijoitetut julkiset rakennukset erottuvat vielä dominantteina muusta rakenteesta.

2.2.2. SETTERBERGIN VAASA

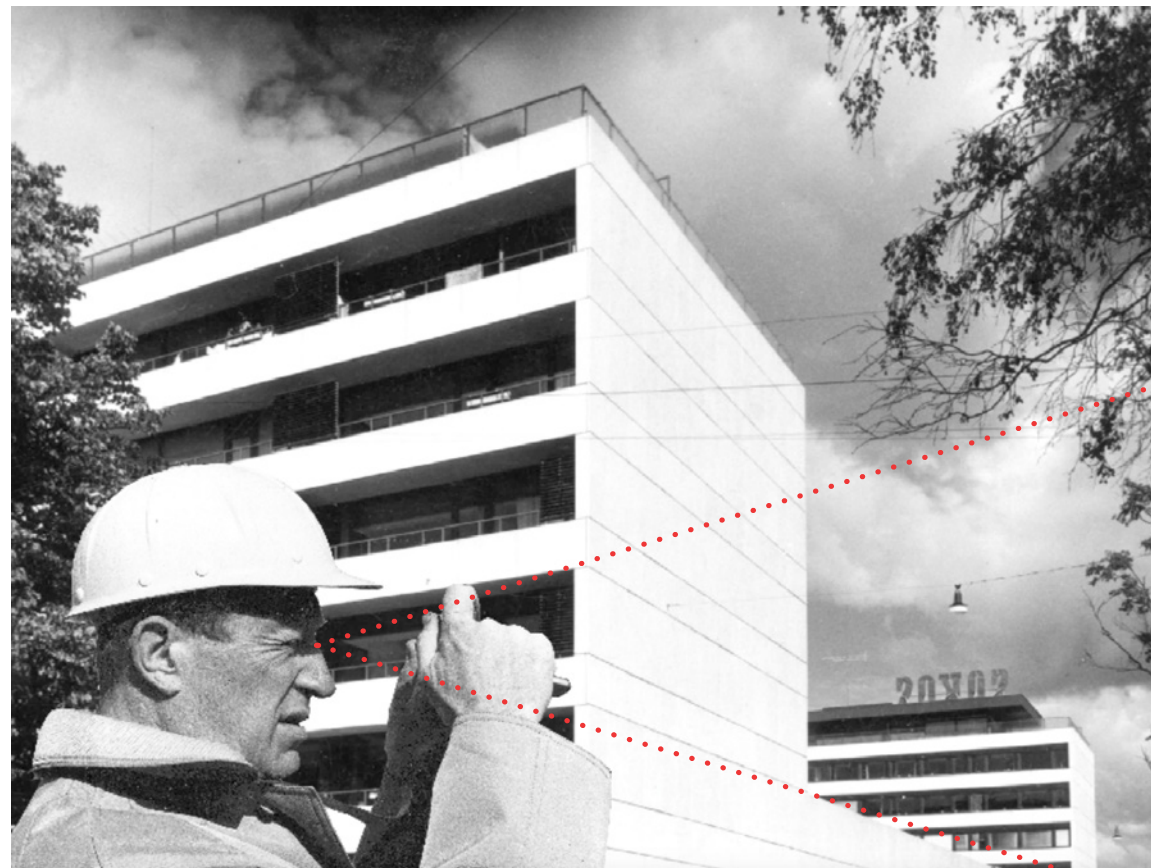
Tuore lääninarkkitehti Carl Axel Setterberg sai tehtäväkseen suunnitella uudelle Vaasalle asemakaavan. Sen lisäksi, että Setterberg teki kaupunkisuunnitelman ja valvoi sen toteutusta, hän teki rakennussuunnitelmat kaupungin julkisille rakennuksille ja lukuisille yksityistaloille.

Toteutuneessa suunnitelmassa kaupungin selkärangan muodostavat kaksi itä-länsisuuntaista rantaa kohti kulkevaa puistikkoa, Vaasanpuistikko ja Hovioikeudenpuistikko. Niiden välisiin kortteleihin sijoittuu suuri osa kaupungin julkisista toiminnoista (oranssit korttelit). Kaksoispuistikon vastaparina ovat pohjois-eteläsuuntaiset Kirkkopuistikko ja Kauppapuistikko. Puistikoiden leikkauskohtiin Setterberg sijoitti kaupunkielämän merkittävimmät toiminnalliset keskukset – kauppatorin ja luterilaisen kirkon. Rantaviivan hän jätti lähes luonnontilaiseksi kävelypuistoksi. Katuverkoston lähtökohtana olivat rakennuspaikan topografia ja paloturvallisuus, mutta niiden lisäksi Setterberg pohti myös esteettisiä seikkoja. Hän muun muassa tutki katutilan suhteita tarkasti ja esitti vastoin empireajan yleisiä sääntöjä, että puurakenteisetkin rakennukset voisivat katutilan ryhdyttämiseksi olla kaksikerroksisia. (Kallenaudio et al. 2006, 81)

Vaikka suuri osa vanhasta rakennuskannasta on jo korvattu uudella, Setterbergin kädenjälki on edelleen selkeästi hahmotettavissa. Puistoakselit ja niiden päätteinä toimivat Setterbergin suunnittelemaat julkiset punatiilirakennukset rytmittävät kaupunkitilaa ja rannan vapaamuotoinen puistovyöhyke toimii kontrastina sotilaallisen suoraviivaiselle korttelirakenteelle.



Setterbergin asemakaavaluonnos vuodelta 1855 (lähde: VeSA, Vaasan limoitus- ja rakennuspiirustusten arkisto, www.digi.narc.fi)



Kuvassa vaasalaissyntyinen arkkitehti Viljo Revell zoomaillee kaupunkitilaa vuonna 1962 valmistuneen keskustakortteli Rewell Centerin edessä. Keskustakorttelin lisäksi Revell suunnitteli Vaasaan useita funktisrakennuksia sekä lukuisia modernistisia asuinkerrostaloja. (Lähde: Vaasan kaupungin kaavoituksen arkisto)

Viereisen sivun kuva: Kråkströmin asemakaavan havainnekuva vuodelta 1967 (Lähde: Vaasan kaupungin kaavoituksen arkisto)

2.2.3. KRÅKSTRÖMIN VAASA JA MODERNISAATIO

Modernismin ajan henki oli, että vanha tiivis ja epäterveellisenä pidetty kaupunkirakenne pyrittiin korvaamaan väljällä ja avoimella. Sekä rakennusten mittakaavaa että niiden väliin jäävää avointa tilaa kasvatettiin. Pyrkimyksenä oli luoda valoisaa ja puistomaista kapunkitilaa. Vaikka 1900-luvun puolivälin Vaasa rakentui pääasiassa yksikerroksisista puutaloista, alettiin lietsoa pelkoa kaupungin hallitsemattomasta kasvusta ja tiivistymisestä. (Vaasa-Lehti 27.1.1960 "Vaasan slummiutuminen voidaan estää keskustan saneerauksella") Varoittavina esimerkkeinä käytettiin Chicagon ja Philadelphian kaltaisia suurkaupunkeja, vaikka Vaasan kaltaisessa pikkukaupungissa vastaavia ongelmia ei ollut.

1960-luvulla arkkitehti Erik Kråkström suunnitteli Vaasalle uuden, funktionalististen kaupunki-ihanteiden mukaisen asemakaavan, joka tähtäsi lähes koko kaupungin rakennuskannan saneeraukseen. Tiiviin ja matalan kaupunkirakenteen korvasivat pitkät, jopa koko kortteleiden pituiset lamellitalorivistöt. Saneeraussuunnitelma kattoi ydinkeskustan lisäksi radan toiselle puolelle rakentuneen työläiskaupunginosa Vöyrinkaupungin. Tämän diplomityön suunnittelualueella sijaitseva teollisuus- ja varastoalue on jätetty saneeraussuunnitelman ulkopuolelle. Sen osalta havainnekuvasa esitetään sen hetkinen oleva tilanne, ei uudistusehdotusta.

Uudistamisinnostaan huolimatta Kråkström tuntuu kunnioittaneen Setterbergin alkuperäistä asemakaavaa; kaupungin katuverkko, rantavyöhyke ja Setterbergin luoma julkisten rakennusten verkosto pysyivät. Vaikka rakennuskanta onkin suurelta osin vaihtunut, alkuperäinen tilakudelman - puistoakselit päätteineen - on edelleen selkeästi hahmotettavissa.





Höyryveturi Vaasan rautatieasemalla vuonna 1974.

(Lähde: "Resiina-sivusto" www.vaunut.org, kuvaaja Pekka Viitamäki)

2.2.4. TEOLLISUUS JA LIIKENNEYHTEYDET - rautatien tulo kaupunkiin

1800-luvun loppupuolelle asti satama oli Vaasan tärkein portti ulkomaailmaan. Ruotsin vallan aikana yhteydet Tukholmaan olivat tärkeämpiä kuin muihin Suomen kaupunkeihin. Vuonna 1882 käyttöön otettu rautatie muutti tilanteen täysin – matka pääkaupunki Helsinkiin nopeutui huomattavasti. (Kallenautio et al. 2006, 330-335)

Setterberg ei kaupunkisuunnitelmassaan ennakoanut rautatien rakentamista kaupunkiin, vaikka Suomen ensimmäisen rautatieosuuden (Helsinki-Hämeenlinna) suunnitelmat olivat valmistuneet jo ennen Vaasan paloa. (ibid. 640). Muissakaan empirekauden asemakaavoissa ei varauduttu rautatien rakentamiseen, tai jos varauduttiin, sitä ei ainakaan esitetty kartalla. Empireajan asemakaavakartoissa ei myöskään ollut tapana

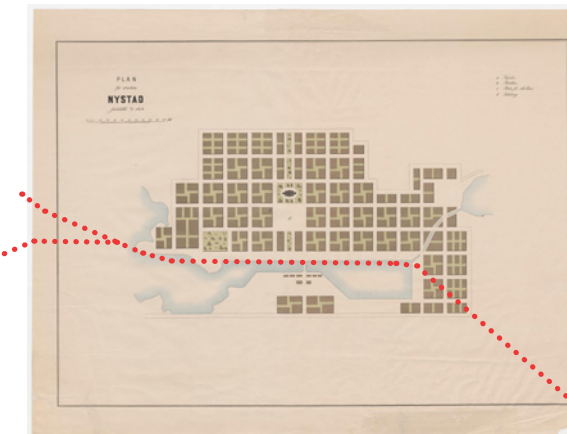
esittää tilavarauksia teollisuuslaitoksille, siitä huolimatta, että ne olivat tärkein edellytys kaupunkien elinvoimaisuudelle. Ainoa tehdasrakennus, jonka Setterberg merkitsi asemakaavaansa, oli tiilitehdas, jossa tuotettiin merkittävä osa kaupungin rakennustöihin tarvittavista tiilistä. Vaikka muita teollisuusrakennuksia ei asemakaavassa esitetty, niiden sijainteja toki varmasti punnittiin jo siinä vaiheessa, kun tehtiin päätöstä kaupungin paikan siirtämisestä - tehtiinhän päätös nimenomaan kauppiaiden ja tehtailijoiden aloitteesta.

Empirekauden kaavoittaja näyttää pitäneen suurimittakaavaisen tehdasrakentamisen erillään muusta kaupunkisuunnitelmasta ja sommitelleen kaupunkirakennetta paloturvallisuuden lisäksi hallinnon, julkisten palveluiden, kaupan, asumisen ja kaupunkielämän näkökulmasta. Paikoille, joille teollisuuslaitoksia tultiin rakentamaan, esitettiin kartoissa koristeellisia muotopuutarhoja.

1800-luvun puolivälissä palaneiden Vaasan, Uudenkaupungin ja Porin asemakaavat. Alkuperäisen asemakaavan päällä on rautatie esitettyinä punaisella pisteiviivalla. Kuvalähde: Sisäasiainministeriön kaava-arkisto, www.digi.narc.fi



Vaasan asemakaava vuodelta 1855, Carl Axel Setterberg



Uudenkaupungin asemakaava vuodelta 1856, G. T. von Chiewitz



Porin asemakaava vuodelta 1852, G. T. von Chiewitz



Pienimittakaavaisempi teollisuus lomittui kerroksellisesti muuhun kaupunkirakenteeseen, kun taas enemmän tilaa ja parempia liikenneyhteyksiä tarvitseva teollisuus rakentui meren läheisyyteen. (mm. Puuvillatehdas Palosaaren sataman läheisyydessä; Vaasan Höyrymölly Oy Sisäsatamassa, Vaasan Konepaja Onkilahden rannassa).

Kun muutama vuosikymmen perustamisen jälkeen kaupunkiin alettiin rakentaa rautatietä, teollisuuslaitosten sijainti määritteli pääradan ja sivuraiteiden reitit. Samalla suunnittelualueen sijainti muuttui liikenteellisesti keskeisemmäksi ja sen kehitys osana kaupunkia alkoi.

Vuonna 1886 kaupunginvaltuusto päätti, että satama siirretään Palosaaresta Vaskiluotoon. Samalla tehtiin päätös rautatien jatkamisesta Vaskiluotoon asti. Rautatiepenger Vaskiluotoon saatiin kuitenkin avattua vasta vuonna 1894.



Palosaaren salmen satama ja Puuvillatehdas ilmavoimien kuvaamana vuonna 1929. (Lähde: Sotamuseon kuva-arkisto)

Viereisen sivun kuva: Vaasa ilmavoimien kuvaamana vuonna 1949. Kuvassa sisäsatamassa sijaitseva Vaasan Höyrymölly Oy, nykyinen Åbo Academi. (Lähde: Sotamuseon kuva-arkisto)



Vaasa ilmavoimien kuvaamana vuonna 1933. (Lähde: Sotamuseon kuva-arkisto)

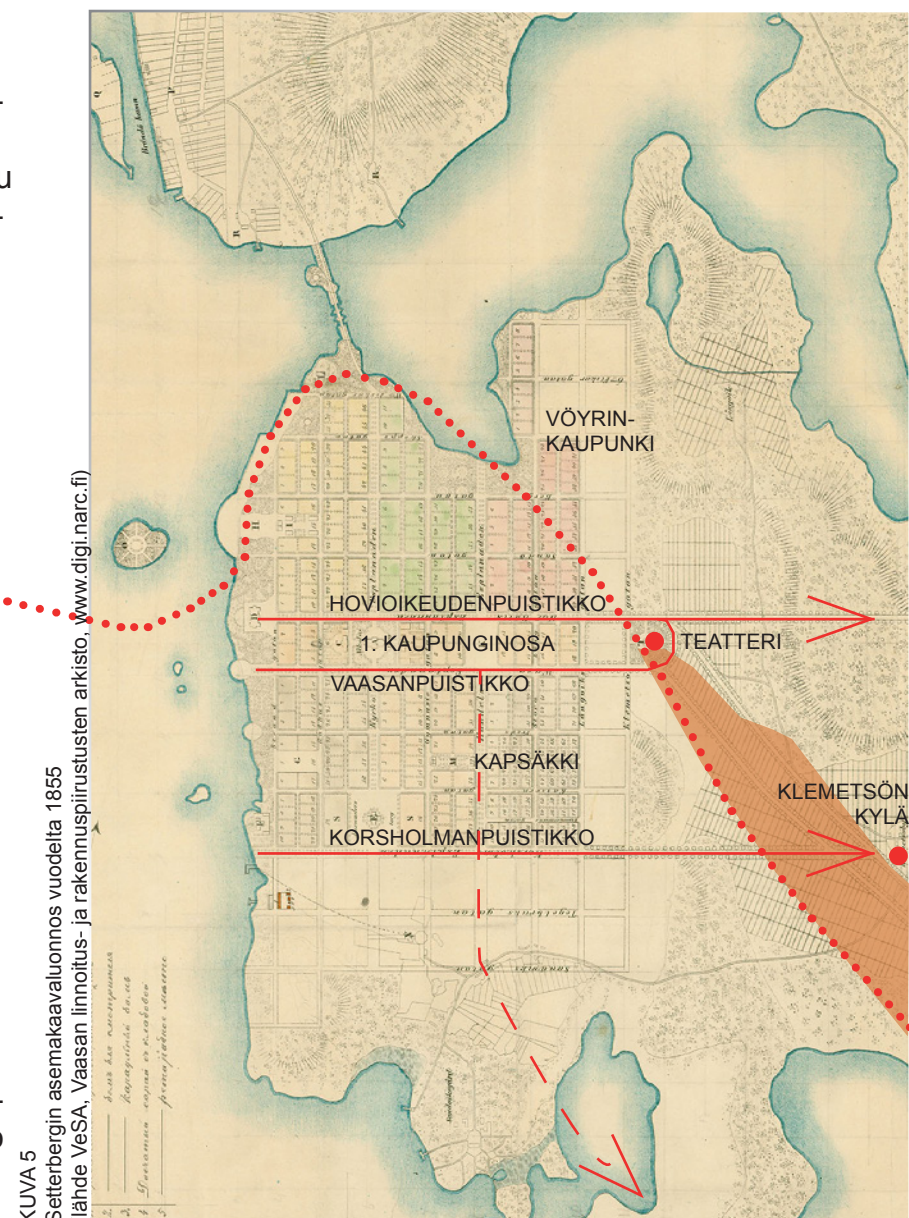
2.2.5. ETELÄ-KLEMETTILÄ -VAASAN TAKAPIHA

Etelä-Klemettilän historian tutkiminen osoittautui yllättävän vaikeaksi. On olemassa paljon kuvamateriaalia Vaasan keskustaluueesta, mutta lähes poikkeuksetta suunnittelualue rajautuu osittain tai kokonaan kuvan ulkopuolelle. Puuttuva informaatio-kin kertoo silti osaltaan alueen historiasta ja sen roolista kaupunkirakenteesta.

2.2.5.1. Setterberg ja Etelä-Klemettilä

Vaikka Klemettilä jäi kaupunkialueen ulkopuolelle, Setterberg sisällytti sen alkuperäiseen suunnitelmaansa monumentaalisen saapumisväylänä: Nykyisen Maasillan tuntumassa 1. kaupunginosan päätteenä oli puoliympyrän muotoinen puisto ja sen keskellä paikka teatterirakennukselle. Setterberg ehkä kuvitteli mielessään herrasväen ajavan vaunuillaan teatterilta kaupungin halki kohti rantapuistoa. Etelä-Klemettilä esitettiin muuten maaseutuna, mutta teatterilta lähti juhlallinen kaksoispuistikko Klemetsön kylän ohi kohti Vanhaa Vaasaa. Hovioikeudenpuistikko jatkui komeasti ulos kaupungista, samoin Korsholmanpuistikko, jonka päätteenä oli Klemetsön kylä, nykyinen Tammikaivo.

Setterbergin suunnitelma jäi Klemettilän osalta toteutumatta. Teatteria puistoiheen ei rakennettu ja kaupungista ulos johtavat puistokadut jäivät vaatimattomiksi kärrypoluiksi. Pohjoisen suunnasta kaupunkiin saavuttiin Setterbergin esittämästä kohdasta, mutta pääasiallinen saapumisreitti oli etelästä Kaupapuistikon kautta suoraan kauppatorille. Korsholmanpuistikko päättyi ruutukaava-alueen reunaan eikä Klemetsön kylää hahmota sen päätteeksi.



KUVA 5
Setterbergin asemakaavaaluonnos vuodelta 1855
(lähde: VeSA, Vaasan linnoitus- ja rakennuspiirustusten arkisto, www.digi.narc.fi)

SUUNNITTELUALUE MERKITY KARTTAAN ORANSSILLA VÄRILLÄ



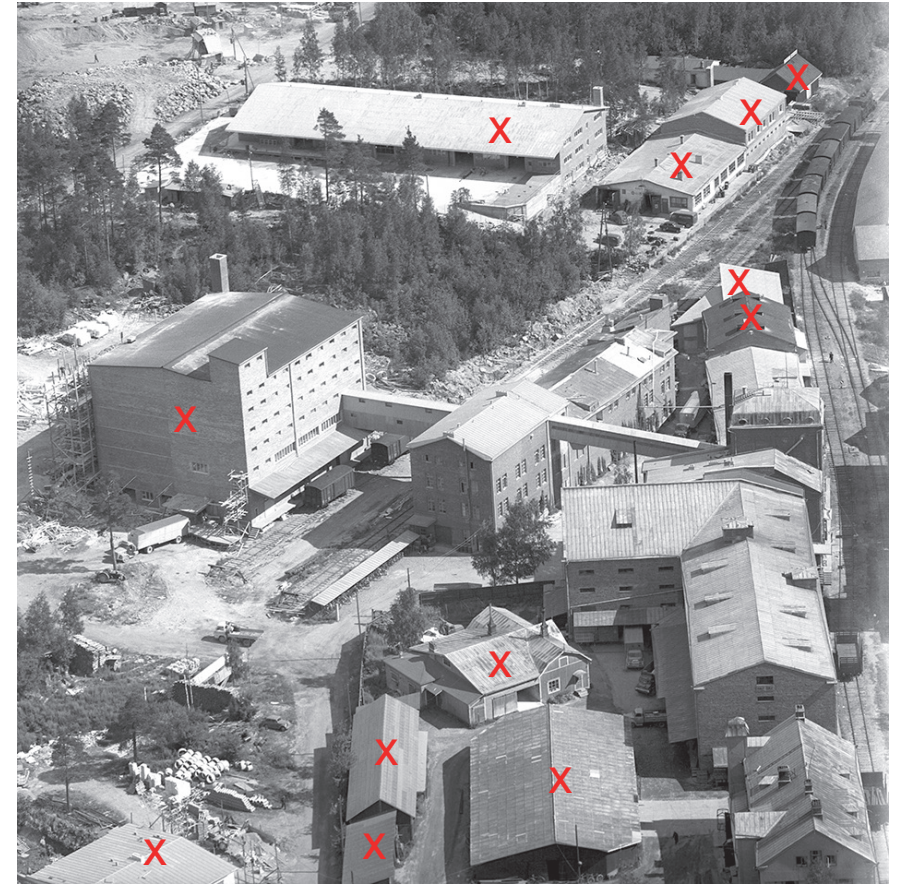
SIJAINTIKAAVIO. (Kuvälähde: Kaavion taustalla oleva ortoilmakuva www.bingmaps.fi)

Keskeisestä sijainnistaan huolimatta Klemettilä jäi kaupungin laita-alueeksi. Asiaan vaikutti ehkä se, että Klemettilän puoleiset kaupunginosat olivat köyhien asuinalueita. Ruutukaa-va-alueen kaakkoiskulmassa oleva Kapsäkki oli alun perinkin tarkoitettu vähävaraisille. Rautatien tulon jälkeen kaupungin koillisosaan rakentui Vöyrinkaupunki rautatieläisten ja työväestön asuinalueeksi (Vaasan kaupunkisuunnittelu 2010, 16). Kun rata vielä muodosti keskustan suuntaan maantieteellisen esteen, Klemettilään oli luontevaa sijoittaa sellaista toimintaa, jota ei haluttu häiritsemään keskustan liike-elämää.

2.2.5.2. Tammikaivon alue

Klemetsön kylä muodostui 16 talosta sekä niiden torpista ja mäkituvista, kun uusi Vaasa perustettiin Klemetsön niemelle. Kylän maat lunastettiin enemmän tai vähemmän vapaaehtoisesti kaupungin hallintaan. (Kallentautio et al. 2006, 88-90) Nykyisen Tammikaivon alueella sijaitsevat talot jäivät Vaasan asemakaava-alueen ulkopuoliseksi maaseuduksi. Osa rakennuksista on säilynyt nykypäivään asti ja ne muodostavat keskusta-alueen vanhimman säilyneen rakennuskannan.

Epätoivottujen toimintojen sijoittaminen alkoi, kun 1880-luvun lopulla Klemetsön kylään sijoitettiin köyhäintalo ja mielisairaalaa. (Kallentautio et al. 2006, 432-434) 1900-luvun alkupuolella aluetta täydennettiin kunnallissairaalalla. Myöhemmin vuosikymmeninä Tammikaivon pohjoispuoliselle kaupungin omistamalle laitosalueelle on rakennettu useita kiinteistöjä, kuten terveysasema, ammattikoulu ja paloasema. Tammikaivon alue on kaupungissa hyödyntämätön potentiaali; monet vaasalaiset eivät tiedä, että siellä sijaitsee yksi kaupungin vieraanvieraista ja historiallisesti arvokkaimmista puistoalueista.



Opistokadun alue arviolta 1950-luvulla. Etualalla Vaasan Höyrymöllyn rakennuksia. Puretut rakennukset on merkitty kuvaan punaisella rastilla. Kuvasta käy ilmi raideliikenteen rooli alueella. Nykyisin kaikki kuvassa näkyvät raiteet on purettu ja autotiet seurailevat raiteiden linjoja. (Kuvälähde: Vaasan kaupungin kaavoituksen arkisto)

2.2.5.3. Opistokadun varastoalue

Kartta- ja valokuvalähteiden mukaan noin vuonna 1920 alkoi keskustan tuntumaan rakentua nykyinen Opistokadun alue. Aluetta ei ilmeisesti suunniteltu ylhäältä käsin, vaan se muo-



Vaasa ilmavoimien kuvaamana vuonna 1925. (Lähde: Sotamuseon kuva-arkisto)
Kuvan vasemmassa alalaidassa Vaasan Konepajan rakennuksia ja pistoraitteita. Vasemmassa laidassa keskellä näkyy rautatiepuisto. Suunnittelualue on vielä pääosin maaseutua, mutta alueen pohjoisosaan on jo rakennettu joitakin varastorakennuksia.

toutui pienteollisuuden tarpeiden mukaan. 2000-luvulle asti alueella oli tiheä sivuraideverkosto tavarantoiminnan varten. Raiteet purettiin 1900-luvun lopulla ja 2000-luvun alussa, mutta niiden sijainti näkyy edelleen nykyisessä tieverkostossa ja rakennusmassojen sijoittelussa.

Opistokadun alueen luonteeseen on kuulunut jatkuva muutos; rakennuksia on tarpeen mukaan laajennettu, purettu ja korvattu uusilla. Alueen tehokkuus oli suurimmillaan 2000-luvun alkupuolella, ennen kuin Suomen rehun valtavat siilot purettiin.

Opistokadun alueessa on tietynlaista teollisuusromantiikkaa. Alueen mittakaava on suhteellisen pieni ja katutila tiivis. Rakennukset on pääosin tehty punatiilestä, joka vanhenee kauniisti. Alueella on jäljellä paljon 1900-luvun alkupuolen rakennuskantaa.



Opistokadun alue vuonna 1990. Kuvan keskellä jo purettu Suomen Rehun siilo. (Kuvälähde: Vaasan kaupungin kaavoituksen arkisto)



Kuvapari Opistokadun alueesta vuosilta 1990 ja 2011. (Kuvälähde: Vaasan kaupungin kaavoituksen arkisto)

2.2.5.4. Sairaskodinkadun varastoalue

Myöhemmin, 1900-luvun puolivälin jälkeen rakentunut Sairaskodin kadun varastoalue sen sijaan on mittakaavaltaan paljon suurempi. Mitoitus perustuu raskaiden ajoneuvojen vaatimaan liikennetilaan. Pysäköinti- ja lastaus- ja -purkutilat ovat kadulle päin eikä kadulla kulkija pysty selkeästi hahmottamaan, missä katu päättyy ja parkkialue alkaa. Mittakaava on jalankulkijan näkökulmasta tuskastuttavan suuri, mutta sillä ei ole väliä, sillä juuri kukaan ei kävele alueella.

Rakennukset ovat pääosin suuria varastohalleja, jotka alkavat olla käyttöikänsä lopussa. Uudempiakin rakennuksia on, mutta niillä ei juurikaan ole rakennustaiteellista arvoa.



Autonrenkaiden varastointia peltihallin edessä



2.2.5.5. Radanvarren alue

Kapea radanvarren alue on pääasiassa tyhjää joutomaata, niittyä ja metsikköä. Se toimii osittain rautatien puskurivyöhykkeenä ja osittain VR:n huoltoalueena. Alueella toimii myös yritys, joka romuttaa ja varastoi metallia.

Radanvarsi on aikanaan ollut täynnä teollisuusrakennuksille johtavia pistoraiteita, jotka on suurimmaksi osaksi purettu. Maastossa näkyy vielä lastauslaitureita ja raiteiden perustuksia.

Alueella on vain muutamia rakennuksia tai rakennelmia, joista ainoa säilyttämisen arvoinen on vanha punatiilinen tavara-asema vuodelta 1927. Rakennusta ei ole suojeltu, mutta sillä on rakennushistoriallista arvoa ikänsä ja tyylipiirteiden säilyneisyyden vuoksi. Lisäksi sillä on historiallista arvoa osana laajempaa rautatien toimintaan liittyvää teollisuus- ja varastorakennusten aluetta. (Pohjanmaan museo 2009)

2.2.5.6. Kaupungin varikkoalue

Teknisten palveluiden varikkoalue. Jätetty keskusta-alueen ulkopuolisena osana diplomityörajauksen ulkopuolelle.

Tavara-asema (Kuvälähde: Pohjanmaan museo 2009. Kulttuuriympäristöselvitys - Klemettilä, Maasillan ja rautatien ylikäytävän välinen alue 2009)

Viereisen sivun kuvassa metalliromun varastoaitaus.





MERKKIEN SELITYKSET

- Valtakunnallisesti arvokkaat RKY-alueet
- Maakunnallisesti arvokas alue
- Paikallisesti arvokas alue

Inventoitu arvokas kohde tai alue (katkoviivalla) ja sen ikä (liitteenä kohdetiedot)

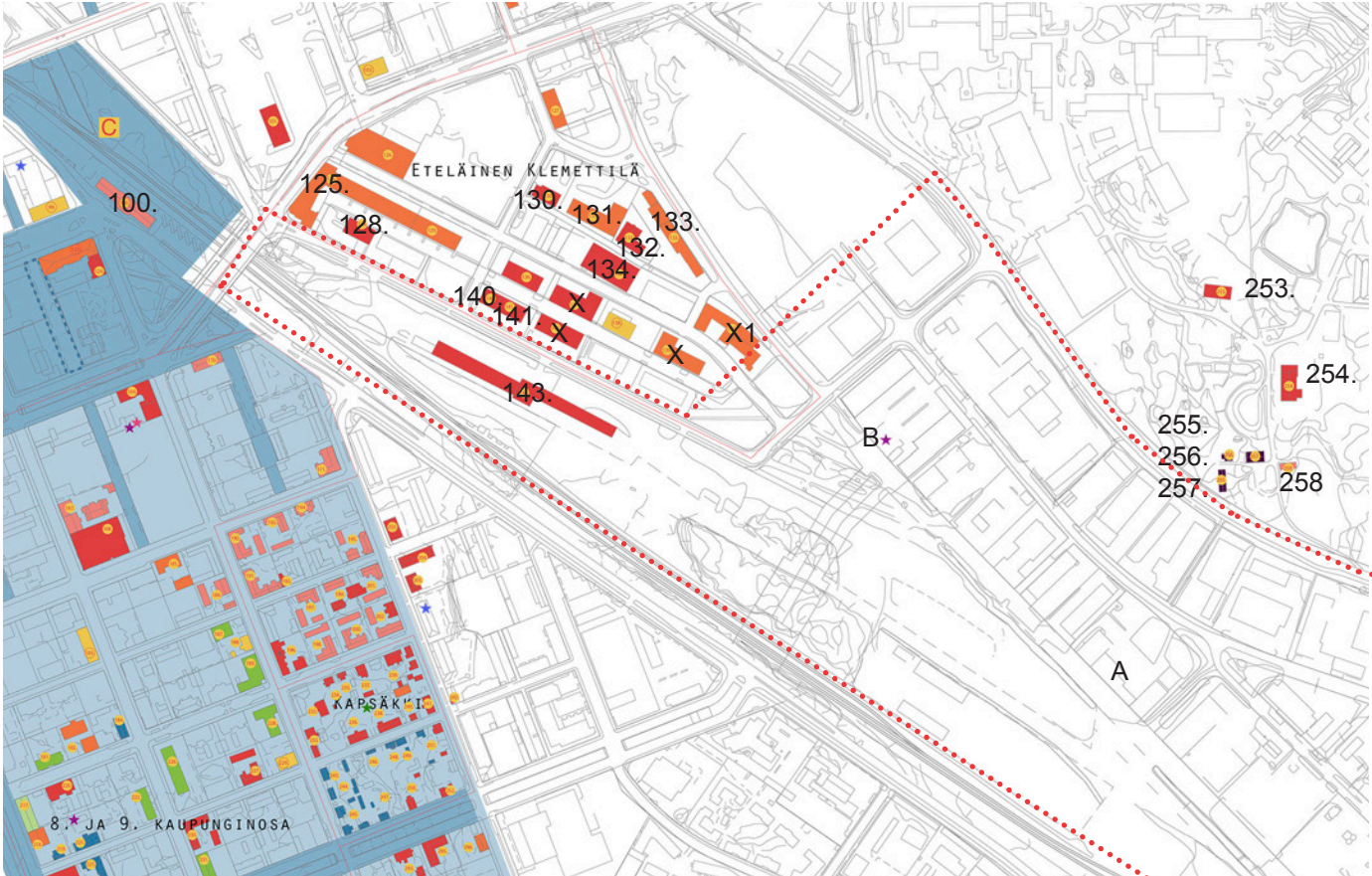
- 1700-1840
- 1840-1849
- 1850-1869
- 1870-1899
- 1900-1929
- 1930-1949
- 1950-1959
- 1960-1969
- 1970-1979

Ei-inventoitu kohde suojelumerkinnällä

- sr-4
- sr-5
- sr-3
- sr-8
- sr-10
- sr-2
- sr
- s-1,3
- s
- s-1,2,3

Suunnittelualueen raja

Vaasan kulttuuriympäristökartta 2014, ote (Kuvallähde: Pohjanmaan museo)



ARVOKKAIMMAT SUUNNITTELUALUEEN VÄLITTÖMÄSSÄ LÄHEISYYDESSÄ OLEVAT RAKENNUKSET

- 100. Rautatieasema 1883, sr3
- 125. SOK:n liiketalo (Opistotalo)1937, sr3
- 128. Varastorakennus 1927 /1938 / 1955
- 130. Entinen Vaasan teknillinen tehdas 1920 / 1942, sr5
- 131. Entinen Vaasan teknillinen tehdas, varastorakennus 1939, sr5
- 132. Vaasan Sähkömylly 1920, sr5
- 133. Vaasan Höyrymylly 1940 / 1959 / 1983
- 134. Lindemanin mallastehdas 1937 / 1941
- 140. Entinen Vaasan vilja- ja siemenkapan varasto 1925, sr5
- 141. Entinen Vaasan vilja- ja siemenkapan varasto 1925

ARVOKKAIMMAT TAMMIKARTANON ALUEEN RAKENNUKSET

- 253. Vaasan kunnallissairaala, sikala 1933
- 254. Vaasan kunnallissairaala, "fatikooli" 1925
- 255. Entinen kunnallissairaala, renkitupa 1820
- 256. Entinen kunnallissairaala, luhtiaita 1700-luku
- 257. Entinen kunnallissairaala, hiirelä 1700-luku
- 258. Entinen kunnallissairaala, ulkorakennus n. 1900

MUITA MERKINTÖJÄ

- X Rakennus purettu ja korvattu uudisrakennuksella
- X1 Rakennus purettu tai menettänyt ominaispiirteensä

ARVOKKAIMMAT SUUNNITTELUALUEEN RAKENNUKSET

- 143. Tavara-asema1927, ei suojelumerkintää
- A Vaasa Oy:n painotalo, ei inventoitu, ei suojelumerkintää
- B Myllärinkatu 12, ei inventoitu, sr2



Kopterikuva radan yli Korsholmanpuistikon tulevan sillan kohdalta. Etualalla suunnittelualueella oleva metallinromutusalue. Radan toisella puolella Mäkikaivon alue. (Kuvälähde: Vaasan kaupungin kaavoituksen arkisto)

Teollisuuden sivuraiteiden vaikutus kaupungin reuna-alueisiin

1972



Kaaviokuvissa vuoden 1972 ilmakuvan päälle on merkitty tie- ja raideverkosto kuvan ottamisaikaan, nykyhetkellä ja tulevaisuudessa. Pistoraiteiden vaikutuspiirissä oleva rakennuskanta on korostettu valkoisella.

Radan eteläpuolella oleva Mäkikaivon alue on käynyt läpi on samankaltainen muutosprosessin kuin kohdealueelle on suunnitelmassa. Sivuraiteen ympärille syntynyt pienteollisuus- ja varastointitoiminta on korvautunut pääosin asumisella. Alue on tiivis ja matala. Erityisesti 1990-luvulla suunniteltu puren sivuraiteen linjaa seuraileva asutus muodostaa miellyttävää katutilaa. Lähemmäs rataa 2000-luvun alkupuolella rakennetut pistetalot kadun varressa olevine autotalleineen luovat alueelle tylyn julkisivun radan suuntaan.

..... PÄÄRATA
— PISTORAIDE
SUUNNITTELUALUE
KAUPPATORI

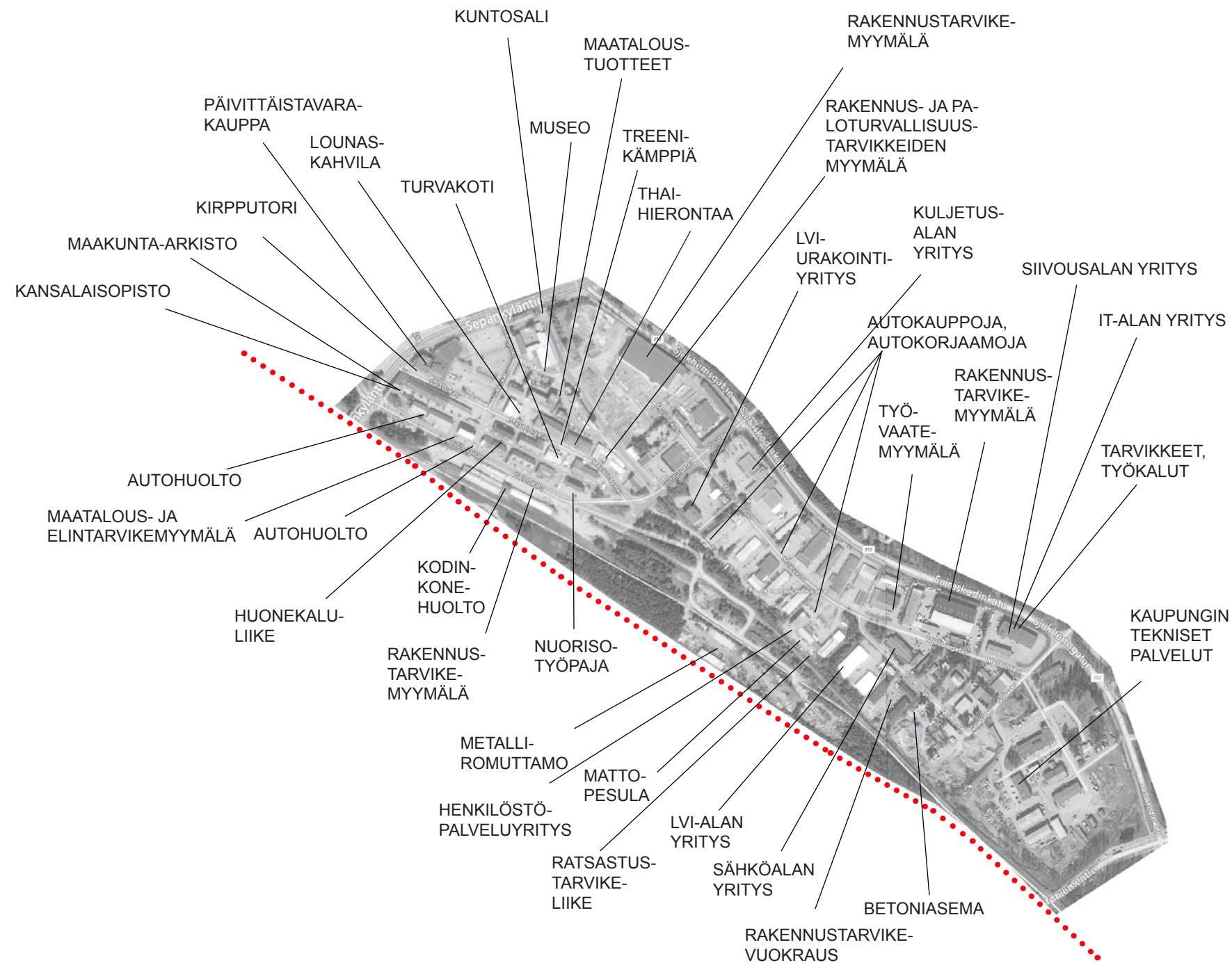
2015



(Alkuperäinen ilmakeku vuodelta 1972: Vaasan kaupungin kaavoituksen arkisto)

2030





2.3. SUUNNITTELUALUE NYT

2.3.1. TOIMINNOT

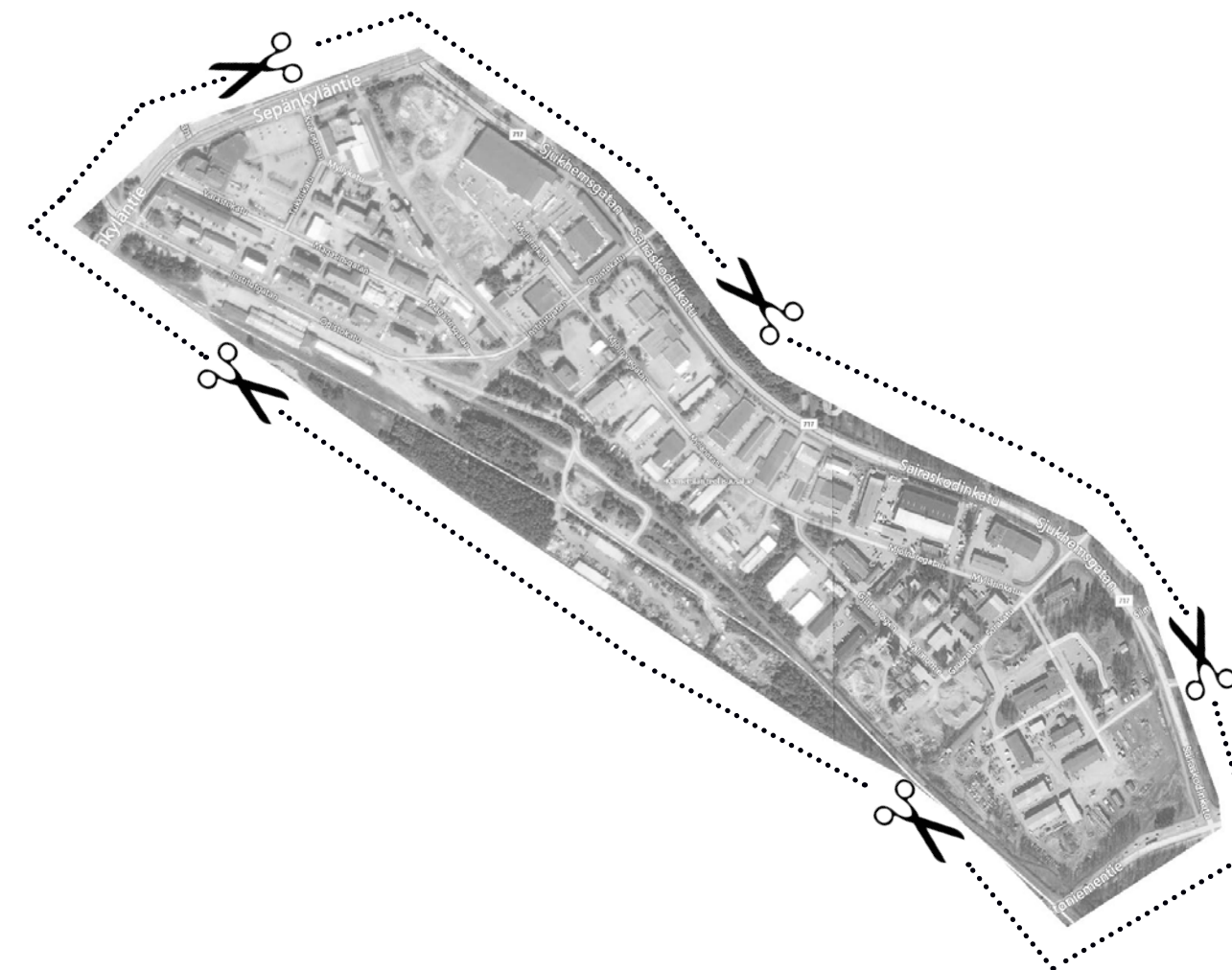
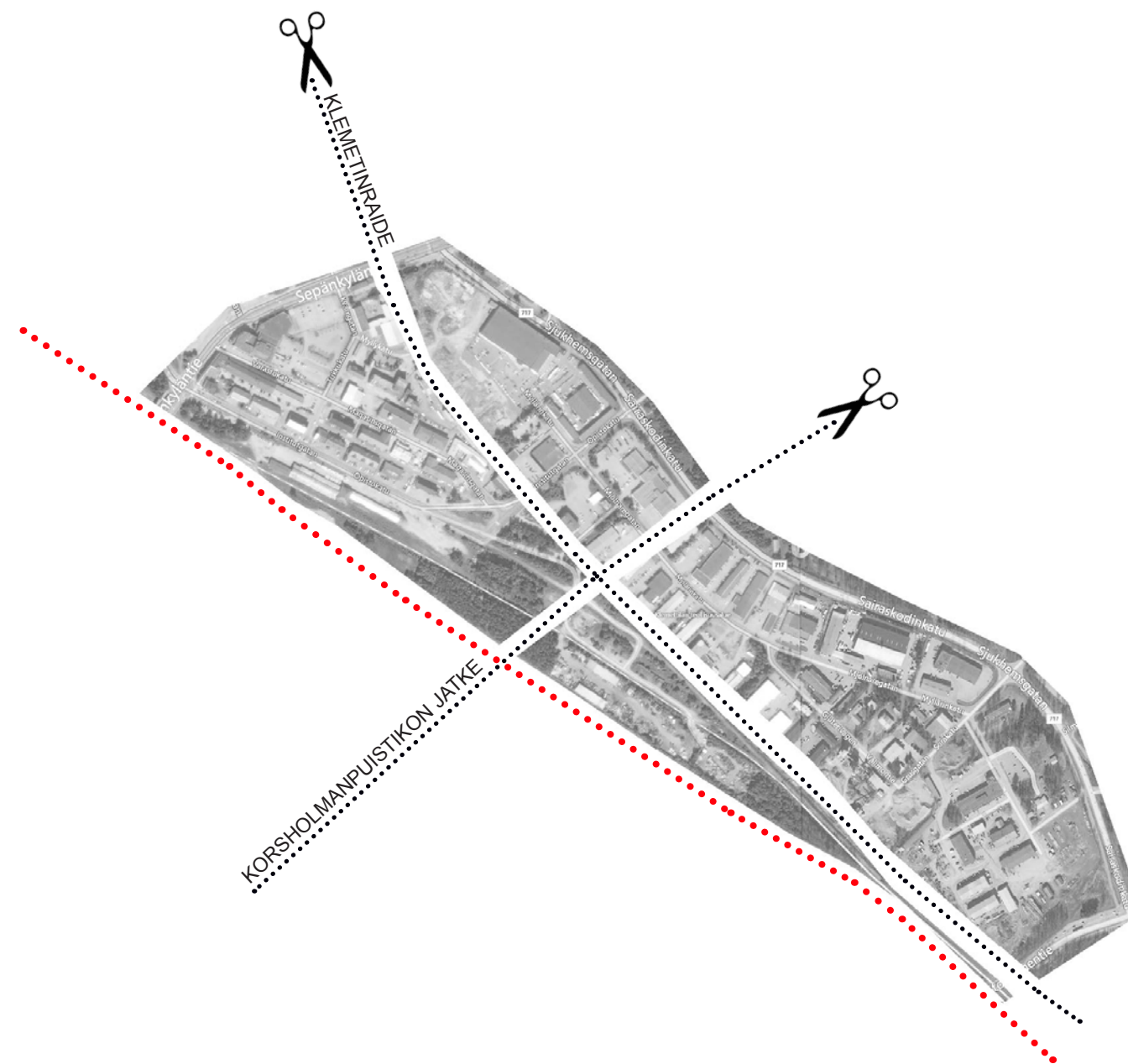
Suunnittelualue on hiukan ränsistynyt pienten ja keskiuurten yritysten vyöhyke. Nuhjaisesta ilmeestään huolimatta alue ei ole hiljainen ja alakuloinen, vaan ainakin päiväsaikaan ilahduttavan vilkas. Yrityksistä valtaosa liittyy jollakin tavalla rakennusalaan tai autoihin.

Sairaskodinkadun varastoalue autioituu työpäivän päätyttyä. Opistokadulla taas kuljeskelee iltaisin epämääräisen näköistä porukkaa. Opistokadun alueen maine onkin huono; Varastokatua kuulee joskus kutsuttavan Vaasan punaisten lyhtyjien kaduksi. Radanvarren pusikoissa on ollut asunnottomien oleilupaikkoja. Keskustastrategian yhteydessä tehty kysely osoitti, että käyttämätön ja epäsiisti radanvarsi on yksi kaupunkilaisia eniten häiritsevistä asioista.

Rosoisuus voi kuitenkin olla myös vahvuus. Alue houkuttelee aktiivisia ihmisiä yrittämään. Opistotalon läheisyydestä löytyy lounaskahviloita ja nuorisotyöpaja. Suosittu kirpputori ja maahanmuuttajien suosiossa oleva päivittäistavarakauppa tuovat alueelle monikulttuurisuutta. Iltaisin osa rakennuksista toimii bändien treenikämpinä. Vanhoissa rakennuksissa on paljon käyttämätöntä potentiaalia ja alue olisi oivallista maaperää muillekin luovan alan ihmisille.

Suunnittelualueella ei virallisesti ole muuta asumistoimintaa kuin 2000-luvulla perustettu turvakoti. Syy sen sijoituspaikkaan ei ole diplomityötä tehdessä selvinnyt. Todennäköisesti taustalla on ”not-in-my-backyard” -ilmiö; turvakotia ei ole uskallettu sijoittaa valitusten pelossa lähemmäs asutusta. Asukkaiden kannalta paikka ei ole optimaalinen, mutta suunnitellun muutosprosessin jälkeen tilanne tulee olemaan paljon parempi.





2.3.2. LIIKENNE

Maankäytön tavoitteiden ja liikennesuunnitelmien välillä on ristiriita. Radanvarren toivotaan muuttuvan viihtyisäksi asumisen paikaksi. Kuitenkin samanaikaisesti ydinkeskustan liikennettä halutaan siirtää kulkemaan suunnittelualueen kautta. Jo nykyisellään liikenne hallitsee aluetta; rata ja maantiet eristävät sen joka suunnalta muusta kaupunkirakenteesta. Jos suunnitelmat toteutuvat, alue pirstoutuu tämän lisäksi useampaan vilkkaiden liikenneväylien erottamaan alueeseen.

On epätodennäköistä, että molemmat tavoitteet voisivat toteutua yhtä aikaa. Ennen suunnittelun jatkamista tulisi käydä keskustelu siitä, mikä alueen kehittämisessä on tärkeintä. Mikäli liikenteen sujuvoittaminen asetetaan viihtyisyyden edelle, radanvarra ei ole mielekästä muuttaa asuinalueeksi. Järkevämpää olisi kehittää sitä puhtaasti yritysalueena.

Suunnitteilla on kaksi uutta tietä: Klemetinraide ja Korsholmanpuistikon jatke. Jälkimmäinen luo uuden yhteyden radan yli keskustan puolelta. On ajateltu, että vähintään puolet kauppatorin ohi kulkevasta liikenteestä siirtyy Korsholmanpuistikolle. Vaikka näin ei tapahtuisikaan, uuden sillan rakentaminen on perusteltua, koska yhteys radan yli on tärkeä tekijä alueen elinvoimaisuudelle. Pitäisi kuitenkin punnita, tulisiko silta toteuttaa enemmän kevyen liikenteen ehdoilla. Nelikaistaiseksi suunniteltu autotie voisi olla kaksikaistainen. Se vaikuttaisi paljon kevyen liikenteen sujuvuuteen ja sillan ympäristön viihtyisyyteen. Vaihtoehtoisesti silta voisi olla pelkästään kevyen liikenteen käytössä.

Klemetinraide halkaisee alueen pitkittäissuunnassa ja luo suoran yhteyden keskustasta Strömberg Parkin yritysalueelle. Muutoksella halutaan helpotusta Sairaskodinkadun liikenneneruuhkiin. Jos alueelle sijoitetaan asumista, suunnitelmaa ei pitäisi toteuttaa. Läpikulkua Strömberg Parkille asti ei pitäisi mahdollistaa.

2.3.3. KAUPUNKIKUVALLISTET TEKIJÄT



NÄKYMÄ RADAN YLI SAIRASKODINKADUN VARASTOALUEELLE.
VIISTOILMAKUVA VUODELTA 2011. (Lähde: Vaasan kaupungin kaavoituksen arkisto)



NÄKYMÄKUVA OPISTOKADUN VARASTOALUEEN YLI KESKUSTAN SUUNTAAN.
VIISTOILMAKUVA VUODELTA 2014. (Lähde: Vaasan kaupungin kaavoituksen arkisto)

Kuvan keskivaiheilla tilaa vaativan kaupan yksiköitä, lähempänä rataa vanhempaa varastorakennuskantaa. Mittakaavaero uuden ja vanhan rakennuskannan välillä on valtava.

Uuden Vaasan perustamisen aikaan meri oli vielä pääasiallinen kulkureitti. Setterberg panostikin näkymään mereltä saavuttaessa. Vaasalla on vielä nykyäänkin hallittu ja selkeä rantajulkisivu; vapaamuotoisen puistovyöhykkeen takaa alkaa selkeä ruutukaavarakenne. Junalla kaupunkiin saavuttaessa näkymä on epämääräinen. Ensimmäinen asia, joka pusikoiden lomasta näkyy, on radan varressa oleva metalliromuttamo. Suunnittelualueen puolella näkymä on epämääräinen, keskustan puolella jäsentymätön. Klemetilän täydennysrakentamisen myötä kaupunki saa rantajulkisivun rinnalle uuden ratajulkisivun. Se tulee olemaan Vaasan käyntikortti kaikille junalla saapuville.

Radanvarren alue on osa laajempaa laaksoaluetta. Kaupungin reuna, kuten myöhemmin rautatien linjaus määrittyi rakennuspaikan topografian perusteella. Suunnittelualue on melko tasainen ja näkymät avoimet. Avoimuus halutaan säilyttää jatkossakin, sen vuoksi radan viereen halutaan jättää puistovyöhyke.

Klemetilä tuntuu jossain määrin keskeneräiseltä. Mit-takaava vaihtelee paljon ja katutila on tehty autoilevalle ihmiselle.

Seuraavien sivujen kaavioissa esitetään keskustan ja kohdealueen tärkeimmät kaupunkikuvalliset tekijät: maamerkit, solmukohdat ja reuna-alueet. Lisäksi kar-toitetaan suunnittelualueen liikenteellistä asemaa sekä tärkeimpiä toimintoja.

MAAMERKIT, SOLMUKOHDAT, REUNAT



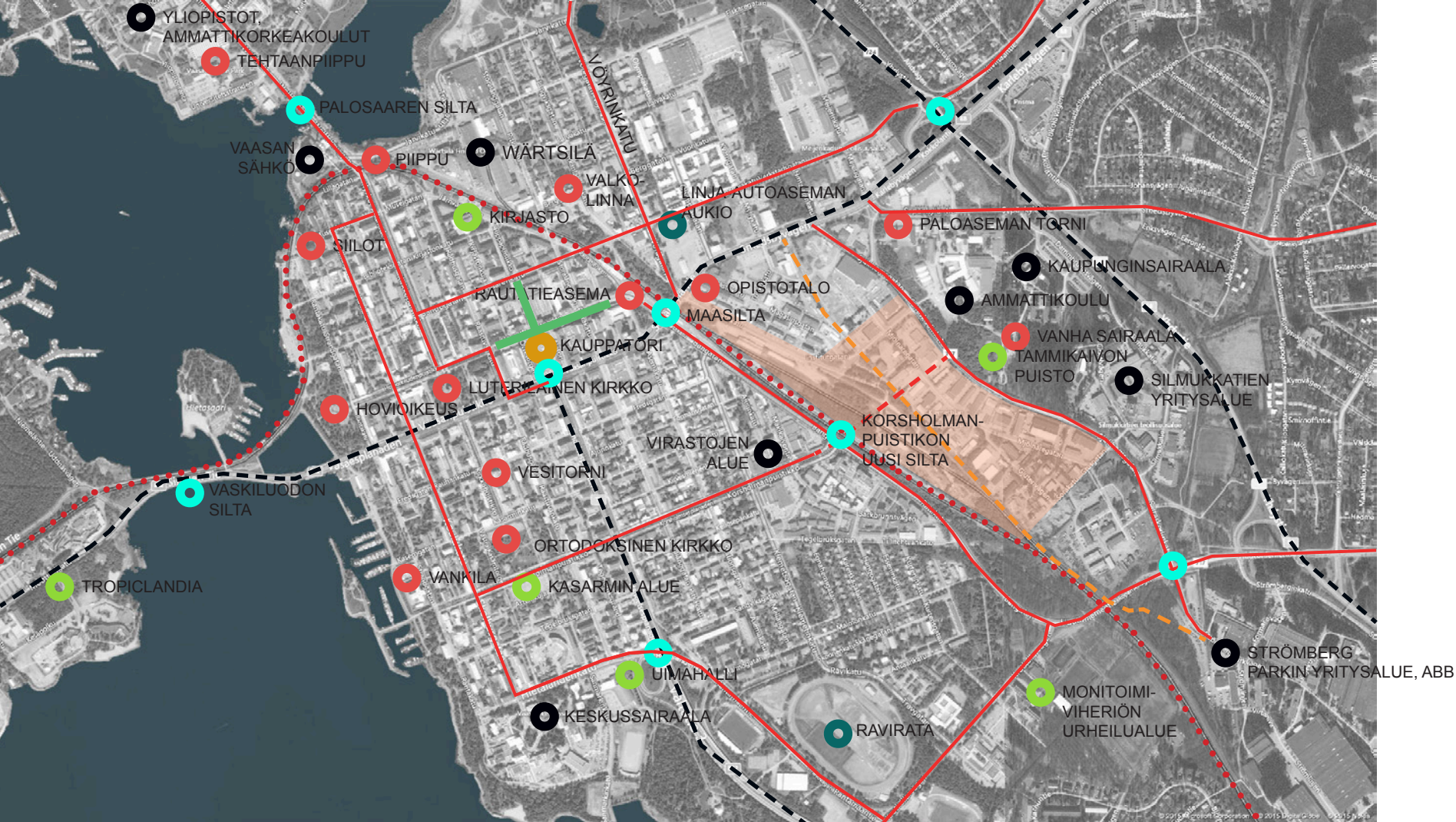
- | | | | |
|------------|---|--|---------------------------------------|
| MAAMERKKI | KAUPUNKIRAKENTEEN REUNA | JÄSENTYMÄTÖN REUNA, MUUTOSPROSESSI KÄYNNISSÄ | RAUTATIE |
| SOLMUKOHTA | JÄSENTYMÄTÖN REUNA, VAATII KEHITTÄMISTÄ | | SEUDULLINEN PÄÄVÄYLÄ |
| | | | KAUPUNGINOSIEN VÄLINEN PÄÄVÄYLÄ |
| | | | KAUPUNGINOSIEN VÄLINEN PÄÄVÄYLÄ, UUSI |

SOLMUKOHDAT, TÄRKEIMMÄT REITIT



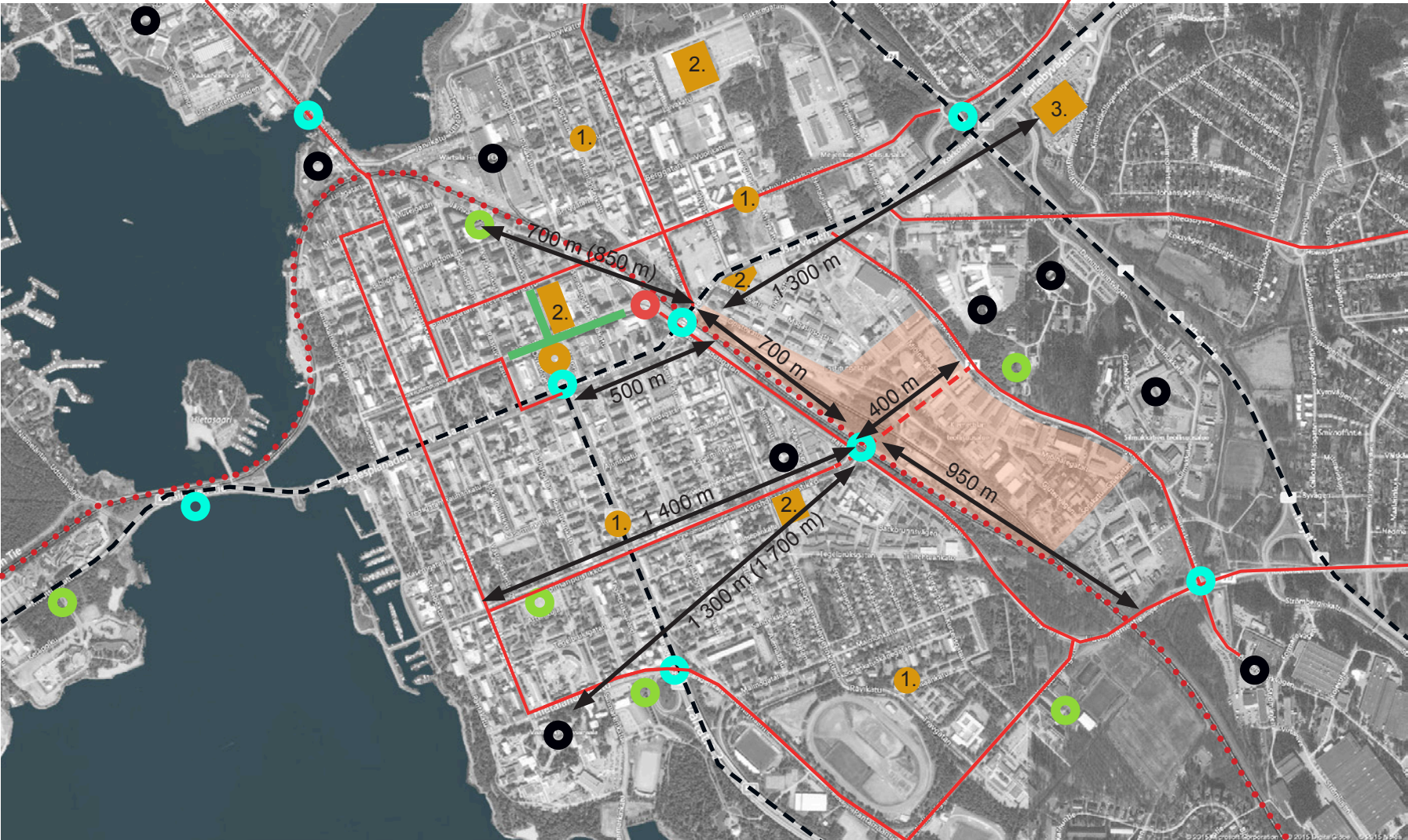
- | | | |
|---------------|---------------------------------------|---|
| SOLMUKOHTA | SEUDULLINEN PÄÄVÄYLÄ | LIKENNESUUNNITELMISSA OLEVA UUSI KAUPUNGINOSIEN VÄLINEN PÄÄYHTEYS |
| RAUTATIEASEMA | KAUPUNGINOSIEN VÄLINEN PÄÄVÄYLÄ | TÄRKEÄ KEVYEN LIIKENTEEN YHTEYS |
| RAUTATIE | KAUPUNGINOSIEN VÄLINEN PÄÄVÄYLÄ, UUSI | PUUTTUVA KEVYEN LIIKENTEEN YHTEYS |
| | | KÄVELYKATU |

MAAMERKIT, SOLMUKOHDAT, TÄRKEIMMÄT TOIMINNOT



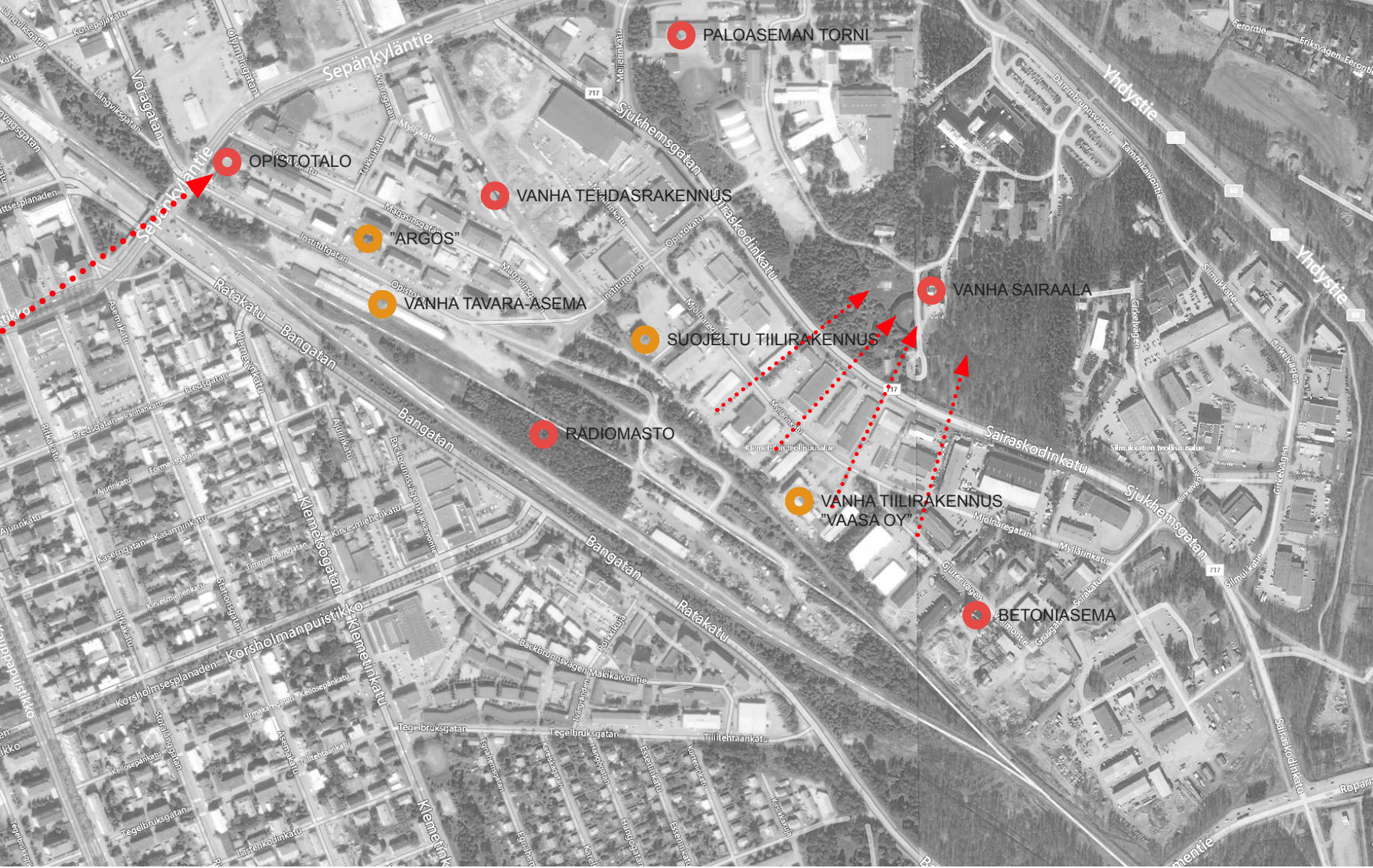
- | | | | |
|--------------------|------------------------|---------------------------------------|--|
| KAUPALLINEN KESKUS | TÄRKEÄ TYÖPAIKKA-ALUE | RAUTATIE | LIIKENNESUUNNITELMISSA OLEVA UUSI KAUPUNGINOSIEN VÄLINEN PÄÄYHTEYS |
| MAAMERKKI | TÄRKEÄ KEHITYSKOHDE | SEUDULLINEN PÄÄVÄYLÄ | KÄVELYKATU |
| SOLMUKOHTA | VIRKISTYS JA KULTTUURI | KAUPUNGINOSIEN VÄLINEN PÄÄVÄYLÄ | |
| | | KAUPUNGINOSIEN VÄLINEN PÄÄVÄYLÄ, UUSI | |

ETÄISYYDET JA LÄHIMMÄT PÄIVITTÄISTAVARAKAUPAT



- | | | | |
|--------------------|-------------------------------|---------------------------------------|--|
| KAUPALLINEN KESKUS | TÄRKEÄ TYÖPAIKKA-ALUE | RAUTATIE | LIIKENNESUUNNITELMISSA OLEVA UUSI KAUPUNGINOSIEN VÄLINEN PÄÄYHTEYS |
| RAUTATIEASEMA | TÄRKEÄ KEHITYSKOHDE | SEUDULLINEN PÄÄVÄYLÄ | KÄVELYKATU |
| SOLMUKOHTA | VIRKISTYS JA KULTTUURI | KAUPUNGINOSIEN VÄLINEN PÄÄVÄYLÄ | |
| LÄHIKAUPPA | SUURI PÄIVITTÄIS-TAVARAKAUPPA | KAUPUNGINOSIEN VÄLINEN PÄÄVÄYLÄ, UUSI | |
| | | AUTOMARKET | |

SUUNNITTELUALUEEN MAAMERKIT, KOHOKOHDAT JA TÄRKEIMMÄT NÄKYMÄLINJAT

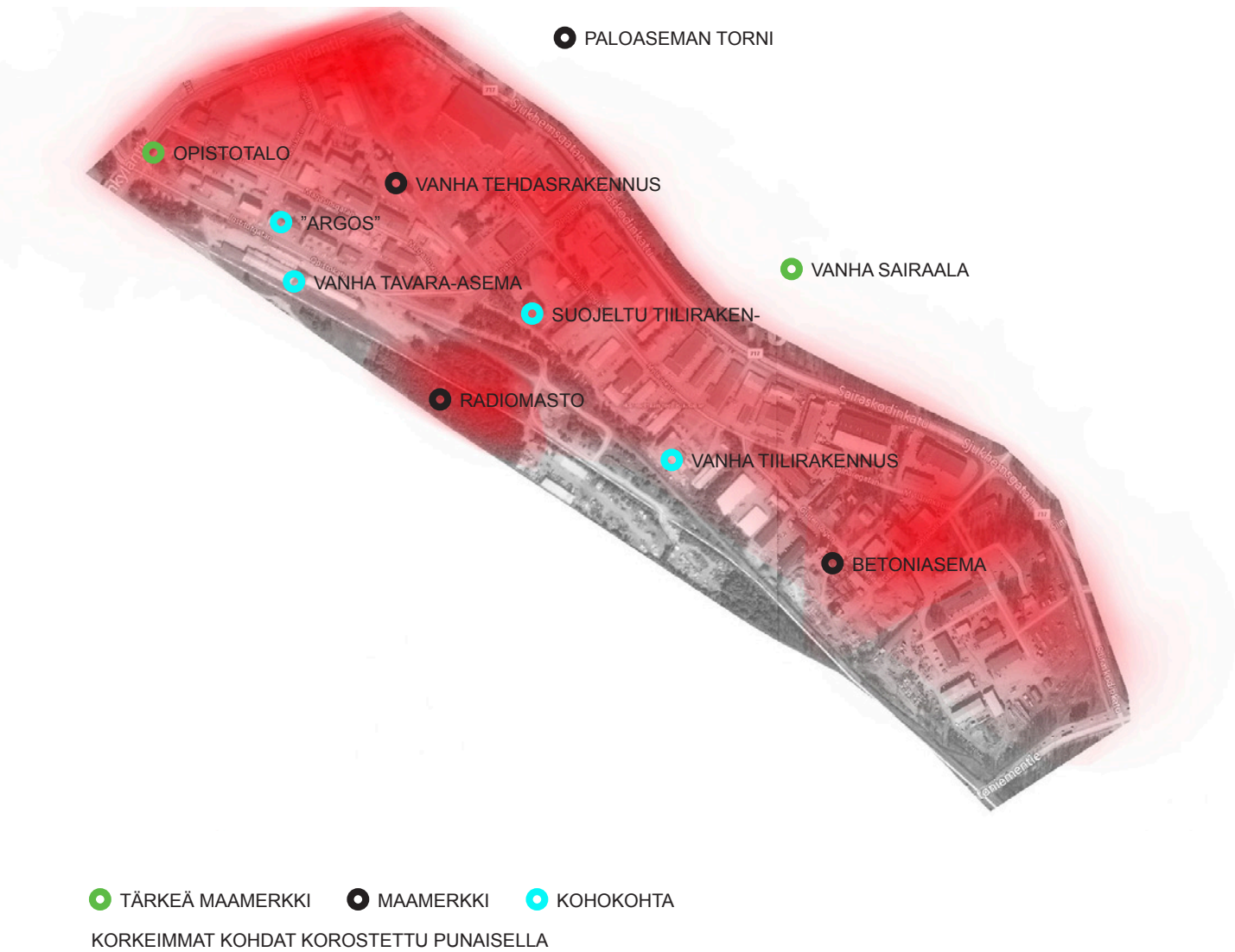


MAAMERKKI KOHOKOHTA SÄILYTETTÄVÄ NÄKYMÄ

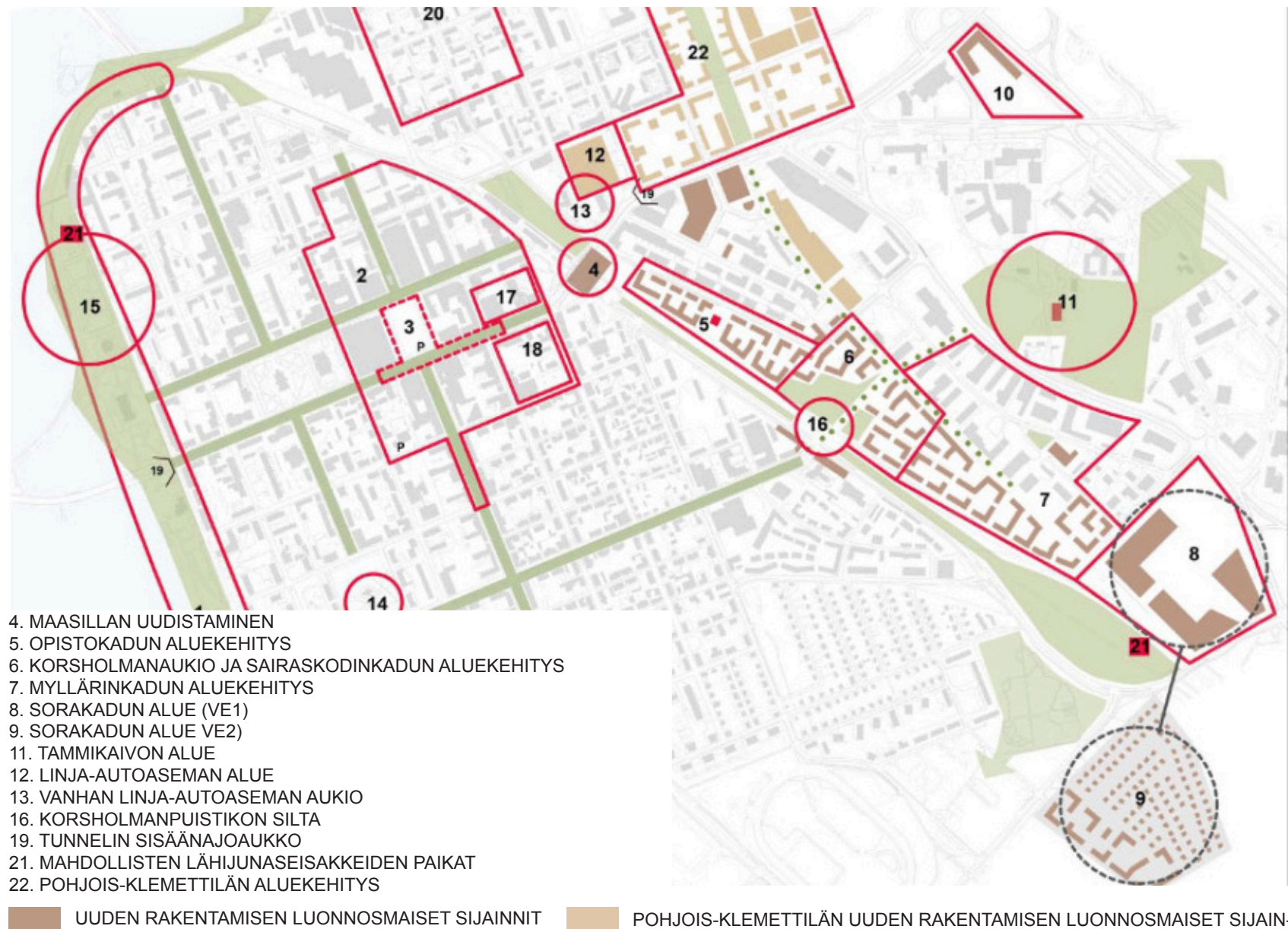


TAMMIKARTANON ALUEEN VANHA SAIRAALARAKENNUS ON YKSI SUUNNITTELUALUEEN MAAMERKEISTÄ. Sairaskodinkadulta rakennusta ei näe, mutta kauempaa katsottuna se kohoaa hallien takaa näkyvästi. Sairaala on tärkeä kiin-nekohta mietittäessä mahdollisia kevyen liikenteen poikittaisreittejä yritysalueen halki Tammikartanon virkistysalueelle.

SUUNNITTELUALUEEN TOPOGRAFIA, MAAMERKIT JA KOHOKOHDAT



PITKIEN NÄKYMÄLINJOJEN PÄÄTTEET SUUNNITTELUALUEELLA



2.4. AIEMMAT SUUNNITELMAT

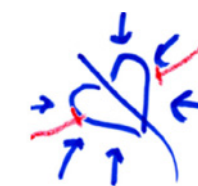
2.4.1. VAASAN KAUPUNGIN KESKUSTASTRATEGIA

Keskustan kehittämisen pohjaksi tehty ”Vaasan keskustastrategia 2035” hyväksyttiin vuonna 2013. Kyseessä on vuosia valmisteltu kehittämissuunnitelma, joka kokoaa yhteen maankäytön, kaupunkitilan, rakennuskannan, kulkuyhteyksien ja vihervestoston kehittämisteemat. Strategiassa ja sen esiselvityksissä on tarkkaan analysoitu historiallisen keskustan vetovoimatekijöitä ja tärkeitä kehityskohteita.

Tämän diplomityön kannalta olennaisin osa on kaupungin painopisteen siirtäminen rautatien itäpuolelle sekä kaupunkirakenteen laajenemisen ohjaaminen ruutukaava-alueelta radan toiselle puolelle Klemetilään. Kasvuennusteiden mukaan vuonna 2035 Vaasassa on 11500 asukasta enemmän kuin nykyisin. Tavoitteena on, että asukkaista noin 6600 tulee sijoittumaan Klemetilän alueelle.

Keskustastrategiaa laadittaessa tutkittiin kolmea erilaista rakennemallivaihtoehtoa. Kaikissa vaihtoehdoissa vanhan keskustan ja Etelä-Klemetilän välinen suhde painottui hiukan eri tavalla. Jatkokehitykseen päätettiin valita vaihtoehto 1:n ja vaihtoehto 3:n yhdistelmä, jossa pääpaino on vanhan keskustan kehittämisessä. Klemetilän puolella tavoitteena on monipuolinen maankäyttö ja rata-alueen kehittäminen kokonaisuutena.

Etelä-Klemetilän alueen täydennysrakentamisen painopiste on asuntotuotannossa ja asukkaiden lähipalveluissa, kuitenkin nykyisen liiketoiminnan edellytysten toivotaan säilyvän.



VAIHTOEHTO 1 - ELÄVÄ VANHA KESKUSTA
 Pääpaino on vanhan keskustan kehittämisessä ja elinvoimaisuuden lisäämisessä. Klemetilään sijoitetaan pääasiassa asumista ja sen lähipalveluita. Samalla Klemetilän asukasmäärän kasvu tukee vanhan keskustan elinvoimaisuutta. Vaasanpuistikon alle rakennetaan tunneli, jolla vähennetään autoliikenteen haittoja ydinkeskustassa.



VAIHTOEHTO 2 - KESKUSTANAUHA
 Vanha keskusta ja Klemetilä muodostavat kaksi keskustaa, joista vanha keskusta painottuu erikois- ja Klemetilä tilaa vaativaan kauppaan. Klemetilä on moderni yrityspuistomainen alue, jonka keskellä kulkee vihreä yritysbulevardi. Vaihtoehto ei sisällä keskustan ohittavaa tunnelia, sen sijaan keskustan ja Klemetilän välille kehitetään laadukkaat joukkoliikenneyhteydet.



VAIHTOEHTO 3 - YHDISTÄJÄ
 Muunnelma aiemmin tehdystä konsulttisuunnitelmasta (ks. 2.4.5. radanvarren aikaisemmat suunnitelmat). Ratavyöhykkeelle rakennettava toimintapuisto yhdistää vanhan keskustan ja Klemetilän. Erilaisten puistojen ja puistoreittien nauhaa rytmittää sarja korkeita rakennuksia, joissa on monipuolisesti asumista, työpaikkoja, kauppaa ja koulutusta. Vaasanpuistikon alle rakennetaan tunneli, jolla vähennetään autoliikenteen haittoja ydinkeskustassa.

Aukeaman kuvat, kaaviot ja taustatiedot keskustastrategian loppuraportista sekä Vaasan keskustastrategian internet-sivustolta www.vaasankeskus.fi 1.4.2015

Muurimainen rakentaminen radan varressa muodostaa selkeän kaupunkijulkisivun. Korttelipihat jäävät suojaisiksi.

Korsholmanpuistikon silta on tärkeä yhteys radan yli.

Radan ylittävä rakennus nykyisen Maasillan kohdalla mahdollistaa sujuvan siirtymän radan yli.

Opistotalo on maamerkki ja porttirakennus Maasillan päätteenä.

Suunnitteilla oleva kauppakeskus tuo kaupan palveluita radan itäpuolelle.

Opistokadusta Klemettilän keskustatu. Lähipalvelut sijaitsevat korttelin kivijalassa.

Suosittu tavaratalo Klemettilän eteläosassa voisi mahdollistaa uuden junaseisakkeen.



Aukeaman kuvat, kaaviot ja taustatiedot keskustastrategian loppuraportista sekä Vaasan keskustastrategian internet-sivustolta www.vaasankeskus.fi 1.4.2015

Strategiateksteissä ja -esitteissä toistuu tunnuslause ”hyppy radan yli”. Tavoitteena on, että rata ei enää ole eri kaupunginosia erottava tekijä, vaan niitä yhdistävä. Maasillan tilalle rakennettava, radan ylittävä kaupallinen rakennus sekä entiselle linja-autoasemalle suunnitteilla oleva kauppakeskuskonaisuus nähdään tärkeinä välittäjinä. Strategiassa kuitenkin korostetaan, että Klemettilään sijoitettavat uudet kaupan ja kulttuurin palvelut eivät saa muodosta vanhan keskustan kannalta epäedullista kilpailuasetelmaa.

Hyppyä radan yli tukee myös suunnitelma uuden siltayhteyden rakentamisesta Korsholmanpuistikon jatkeeksi. Uusi silta on osa laajempaa pidemmän aikavälin liikennesuunnitelmaa ja sen rakentaminen sisältyi kaikkiin kolmeen edellä esiteltyyn vaihtoehtoon. Autoliikennettä palvelevien siltien lisäksi tulisi harkita myös kevyen liikenteen yhteyksien lisäämistä radan yli tai ali Maasillan ja Korsholmanpuistikon sillan väliselle alueelle.

Kritiikkiä keskustastrategiasta

Kaupalliset tavoitteet ovat keskenään jossain määrin ristiriidassa. On epärealistista ajatella, ettei Klemettilän uusi kauppakeskus kilpailisi keskustan asiakaskunnasta.

Maasillan tilalle, radan päälle rakennettavan liikerakennusmassan tarpeellisuutta ja vaikutusta kaupunkikuvaan tulisi harkita. Rautatien yläpuolelle vaaditaan paljon vapaata tilaa, minkä seurauksena sen ylittävä rakennus saattaisi nousta kohtuuttoman korkeaksi suhteessa ympäristöönsä. Laajempi, jalankulkijoille enemmän reittejä mahdollistava kansirakenne

voisi toimia paremmin, mutta sellaisen toteutuminen Vaasan kokoisessa kaupungissa olisi epätodennäköistä.

Strategian näkyvimpiä iskulauseita on: ”enemmän ihmisiä, vähemmän autoja”, joka tuntuu kuitenkin jääneen osittain sanojen tasolle. Yhdenkään edellä mainitun rakennemallin kantava teema ei ollut joukko- ja kevyen liikenteen kehittäminen. Sen sijaan Vaasanpuistikon alle louhittava autoliikenteen tunneli sai paljon huomiota.

Raportin mukaan tunneli virkistää ydinkeskustaa ja elävöittää kaupunkikuvaa. Saattaa käydä päinvastoin: Torin ympäristön ja kauppakeskusten toiminta virkistyy, mutta paikat jotka eivät ole tunnelista ja maanalaisista pysäköintilaitoksista välittömästi saavutettavissa, autioituvat. Lisäksi tunnelin kautta tultaessa yksi kaupunkielämän olennainen osa, kaupunkiin saapumisen kokemus, menetetään. Tunnelilla olisi muitakin mahdollisia haittapuolia, kuten suuaukkojen esteettiset ja meluhaitat sekä liikenteen ”villi” ohjautuminen epätoivottuihin paikkoihin tunneliin ajamista vältettäessä. Klemettilässä suuaukko heikentäisi Pohjois-Klemettilän uuden asuinalueen ja Opistokadun alueen viihtyisyyttä. Lisäksi spontaani pistäytyminen Opistokadun alueelle muuttuisi vaikeaksi.

Onneksi raportin johtopäätöksissäkin todetaan autoilua sujuvoittavan tunneliratkaisun olevan ristiriidassa kestävästä liikkumisen tavoitteiden kanssa. Kalliin tunneli-investoinnin sijaan voimavarat tulisi suunnata joukkoliikenteen kehittämiseen sekä kevyen liikenteen sujuvoittamiseen. Tarvittaisiin laaja selvitys ihmisten työ- ja vapaa-ajan reiteistä ja siitä, minkälainen reitistö palvelisi kaupunkilaisia niin, että joukkoliikenteen käyttäminen olisi mielekästä.



VOIMASSA OLEVIENT ASEMAKAAVOJEN SIIJAINTIKAAVIO. (Kualähde: Kaavion taustalla oleva ortoilmakuva www.bingmaps.fi)

• • • • • SUUNNITTELUALUE

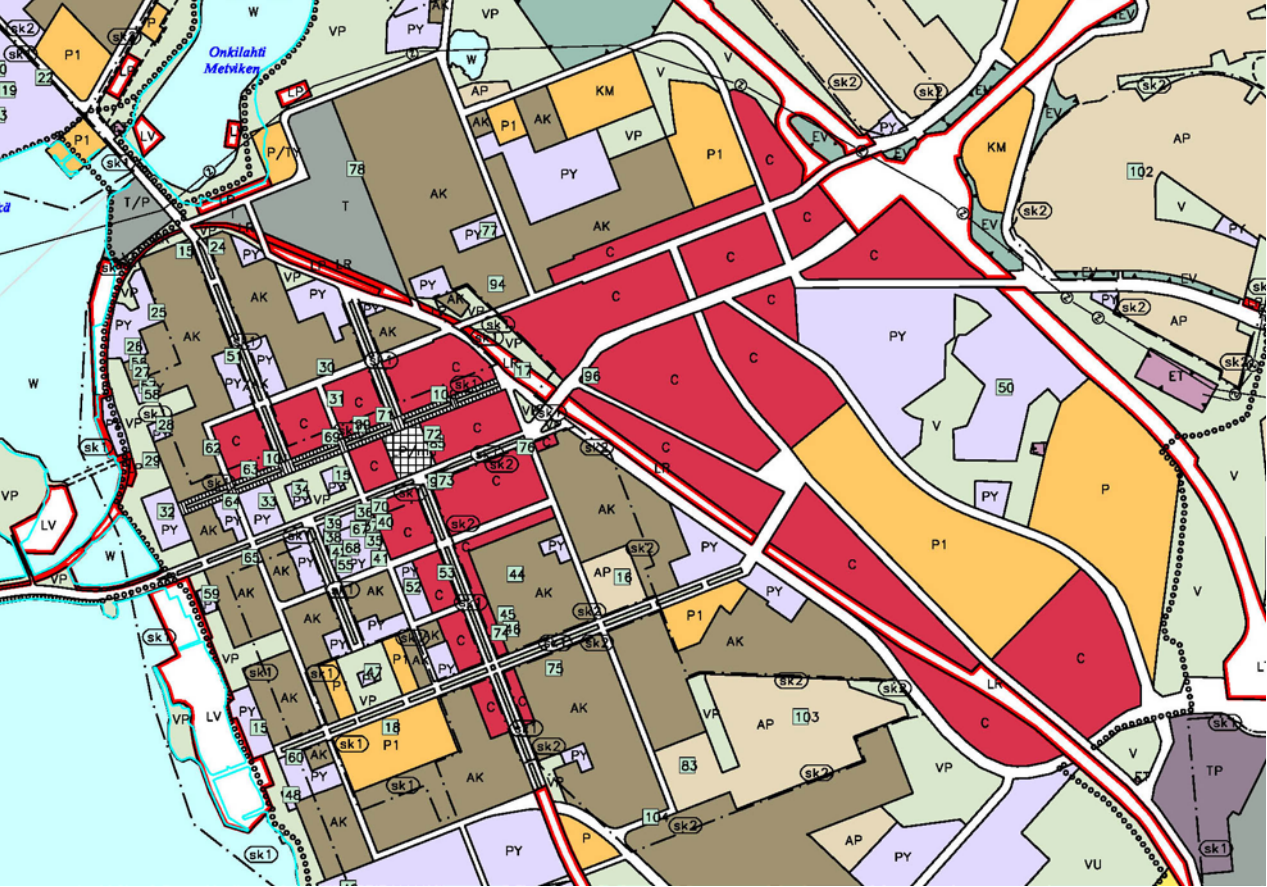
2.4.2. YLEISKAAVA

Vaasassa on tuore, vuonna 2014 hyväksytty yleiskaava. Suunnittelualue on siinä suurimmaksi osaksi määritelty keskustatoimintojen alueeksi, millä halutaan varmistaa mahdollisuus eri toimintojen sekoittumiseen. Sairaskodinkadun varastoalueen P1-merkintä mahdollistaa palveluiden, kaupan ja hallinnon sijoittamisen lisäksi sen, että alueen kerrosalasta 30% varataan asumiselle.

Suurimmat suunnittelualuetta koskevat yleiskaavassa linjatut liikenteelliset muutokset ovat uuden sillan rakentaminen radan yli Korsholmanpuistikon jatkeeksi sekä Klemetinraitteen jatkaminen kaakkoon niin, että kadusta muodostuisi kaupungiosien välinen väylä ja reitti keskustasta Strömberg Parkin yritysalueelle.

Alueelle ei ole määritelty viher- ja virkistysalueita. Tammikaivon alue on suunnittelualueen lähin merkittävä virkistysalue.

OIKEALLA: Vaasan yleiskaava 2030, ote.
(Lähde: Vaasan kaupungin kaavoitusosasto)



- C** KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE.
Alue varataan Vaasan kaupunkiseutua ja sen vaikutusalueita palveleville keskustatoiminnoille, kuten kaupalle, julkisille ja yksityisille palveluille ja hallinnolle, keskustaan soveltuvalle asumiselle sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomille työpaikkatoiminnoille. Keskustatoimintojen alueelle saa sijoittaa MRL 114 §:n mukaisen vähittäiskaupan suuryksikön.
- P1** PALVELUJEN, KAUPAN JA HALLINNON ALUE.
Alue varataan pääosin julkisille ja yksityisille palveluille, kuten vähittäiskaupalle ja muille palveluille, toimistoille ja työpaikoille. Alueelle saa sijoittaa myös asuntoja enintään 30 % alueen kerrosalasta.

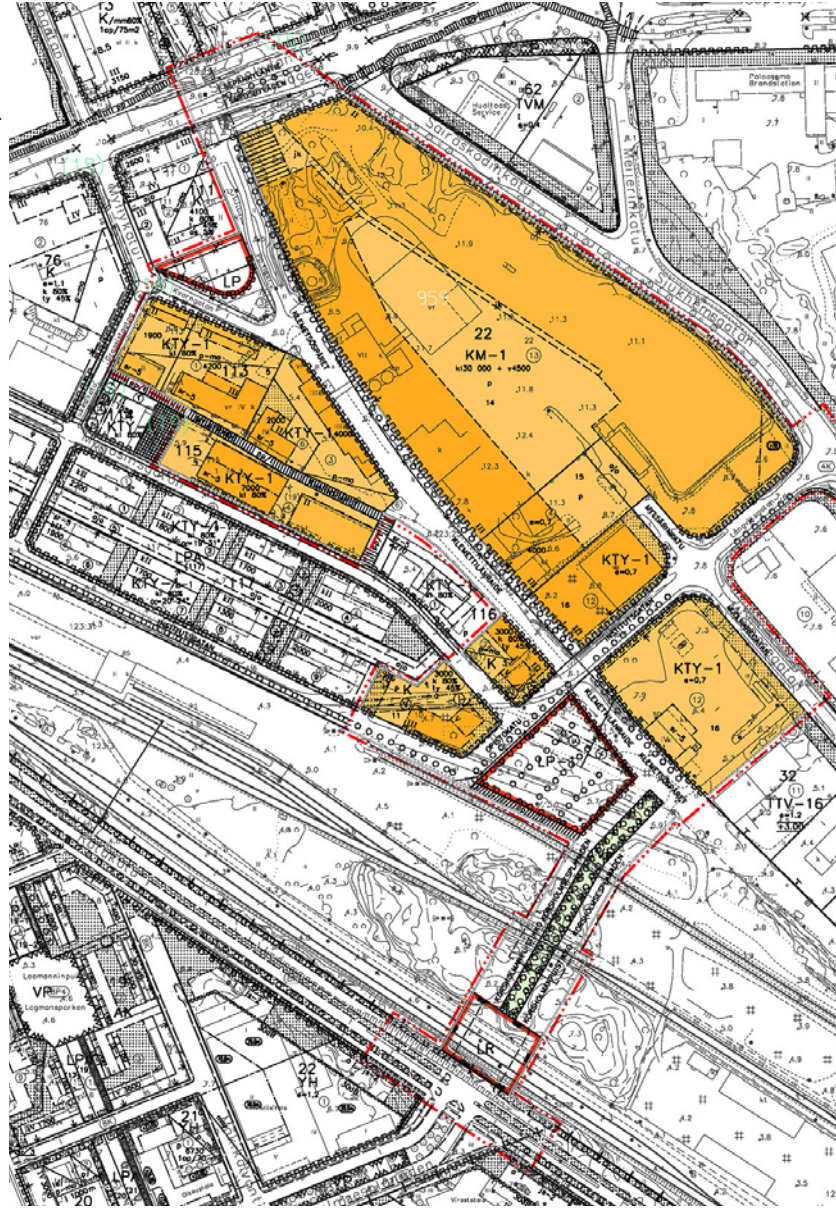
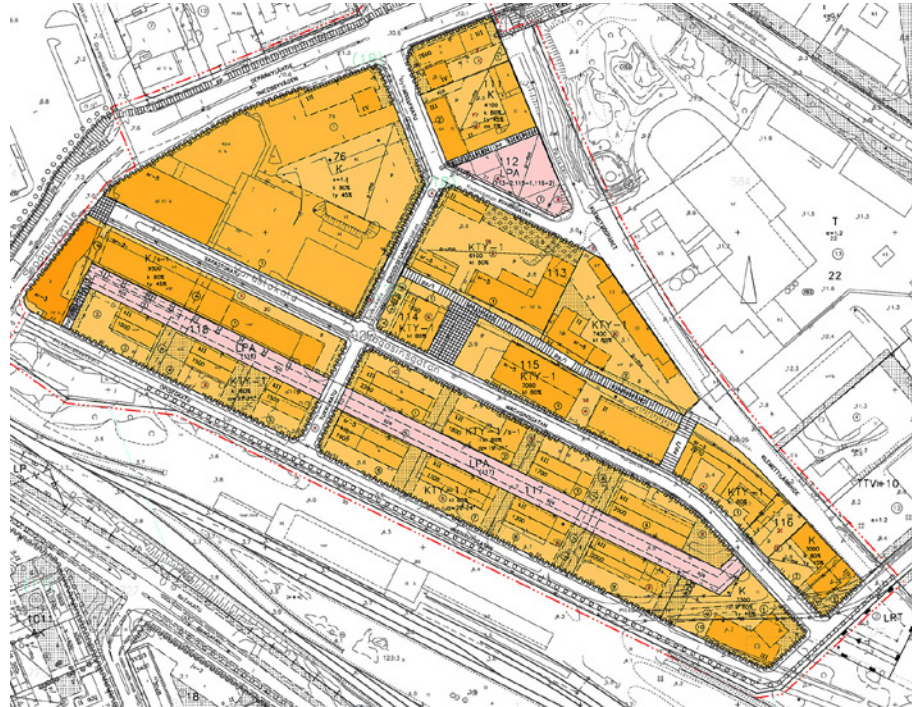


OIKEALLA: Kaava 0959, Opistokadun varastoalueen koillisosa, ote. Koillisosan mittakaava tulee olemaan huomattavasti suurempi kuin lounaisen osan. Asemakaavassa, kuten yleiskaavassakaan Korsholmanpuistikon jatketta ei ole viety Sairaskodinkadulle asti, vaan se päättyy Klemetinraiteeseen.

VASEMMALLA: Kaava 0940, rautatieaseman ja matkakeskuksen alue, ote. Kuvan keskiosassa oleva Opistotalon viereinen alue on liian arvokas ja kaupunkikuvallisesti liian keskeinen paikka yleiselle pysäköintilaitokselle.

ALLA: Kaava 0905, Opistokadun varastoalueen lounaisempi osa, ote. Lounaisemman osan asemakaava tukee olemassa olevan rakenteen ja arvokkaimpien rakennusten säilymistä. Opistokadun ja Varastokadun välinen nimeämätön kuja on merkitty samalla LPA-merkinnällä kuin Vaasan ruutukaava-alueen historialliset palokadut.

(Aukeaman kuvat: Vaasan kaupungin kaavoitus)



2.4.3. VOIMASSA OLEVAT ASEMAKAAVAT

Suunnittelualueella on voimassa useita eri ikäisiä asemakaavoja. Näistä vanhin on radanvarressa, jossa on osittain vielä voimassa Setterbergin alkuperäinen asemakaava vuodelta 1855. Uusimmat, Opistokadun alueen ja matkakeskuksen alueen kaavat taas ovat tulleet voimaan 2000-luvun loppupuolella.

Matkakeskuksen aluetta uudistavassa kaavassa Opistotalon viereen on esitetty paikka yleiselle pysäköintilaitokselle. Sijainti olisi toiminnallisesti hyvä. Paikka on kuitenkin liian arvokas ja kaupunkikuvallisesti liian keskeisellä paikalla pysäköintitalolle.

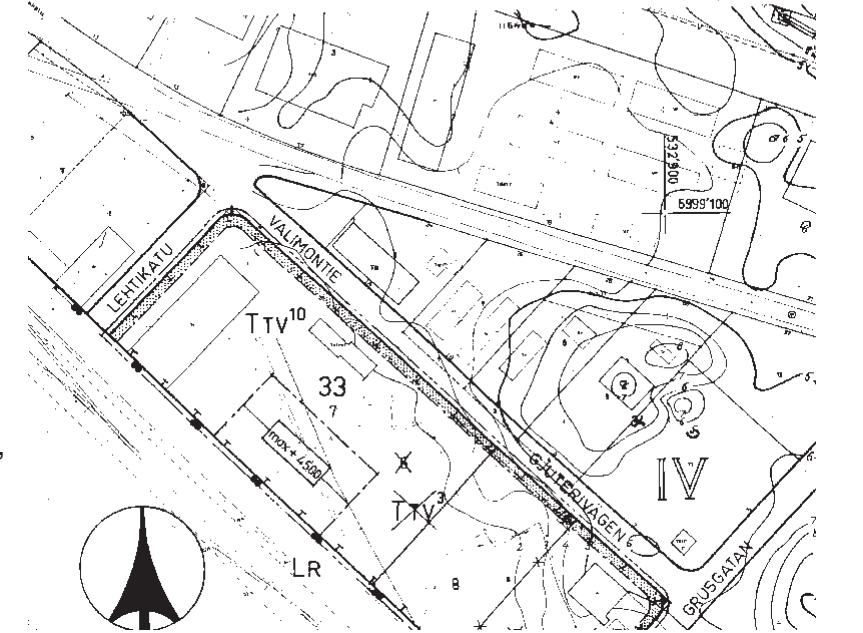
Opistokadun alueella on voimassa kaksi asemakaavaa. Rataa lähempänä olevan lounaisemman osan kaavoituksessa on ollut tavoitteena vanhan rakenteen, mittakaavan ja katutilan säilyttäminen. Osa vanhimmista rakennuksista on suojeltu. Uudisrakennusten mittakaava ja sijoittelu tontille on tehty vanhan ehdoilla. Arkkitehtonisesti täydennykset eivät ole kovin onnistuneita, olisi ehkä kaivattu tarkempaa rakennustapaohjeistusta. Paikka on määritelty toimitilarakennusten korttelialueeksi, jolla sallitaan pienimuotoinen tuotanto- ja varastointitoiminta, mutta ei asumista.

Opistokadun koillisen puoleisella osalla mittakaava on huomattavasti suurempi, tilaa vaativan kaupan yksiköt on sallittu. Lähempänä Korsholmanpuistikon uutta siltaa käyttötarkoitus muuttuu liike- ja toimistorakentamiseksi. Materiaalien osalta on pyritty sopeutumaan vanhaan, mutta uusimmissa rakennuksissa määräyksiä ei ole noudatettu. Uusi silta ja Korsholmanpuistikon jatke on merkitty tähän asemakaavaan. Kaavassa Korsholmanpuistikko päättyy Klemetinraiteeseen. Siltaa koskevia linjauksia on tämän jälkeen hiukan muutettu ja tehty päätös Korsholmanpuistikon jatkamisesta Sairaskodinkadulle.

Sairaskodinkadun varastoalueen asemakaavat ovat pääosin 1970-luvulta. Alue on rakennuskiellossa ja sen asemakaavaa valmistellaan parhaillaan. Rakennuskanta on pääasiassa asemakaavojen mukaista liike- ja varastorakentamista. Yleiskaavatasolla alueen on ajateltu muuttuvan enemmän kaupan ja palveluiden alueeksi, jolla myös asuminen sallitaan. Tonttien vuokrasopimuksia on jatkettu lyhyissä pätkissä alueen tulevaa muutosprosessia silmällä pitäen.

VAASA--VAASA

IV KAUP. OSAN, KORTTELIN 33 TONTTIEN 5 JA 6 ASEMAKAAVAN MUUTOS
ÄNDRING AV STADSPLAN FÖR KVARTERET 33 TOMTERNA 5 OCH 6 I IV STADSDELEN



Asemakaava 0455, Sairaskodinkadun alue, ote.



POHJOIS-KLEMETTILÄÄ.
Kadun oikealla puolella Olympiakortteli.
Vasemmalla puolella kaupunginosan uutta ja vanhaa rakentamista.
Kuvauspaikka merkitty viereisen sivun kaavioon nuolella.

2.4.4. POHJOIS-KLEMETTILÄN ALUEKEHITYS

Kokkolantie jakaa Klemetilän pohjoiseen ja eteläiseen osaan. Pohjois-Klemetilän aluekehitys on pidemmällä kuin eteläisen. Kaupunginosaan on rakenteilla useita kohteita ja korttelirakenne alkaa jo hahmottua.

Suunnittelussa on tehty selkeä ero viereiseen puukaupunginosaan, Vöyrinkaupunkiin. To-
teutettava suunnitelma on ruutukaavasovellus
joka jatkaa 1980-luvun lopulla rakennetun
suurkorttelin, Olympiakorttelin henkeä. Olympiakorttelin tavoitteet olivat kunnianhimoisia ja monessa mielessä lopputulos on onnistunut. Sosiaalista asumista sisältävää korttelia pidetään kuitenkin yleisesti ongelmallisena asuinpaikkana. Suunnitelmassa suurkorttelien rinnalla on pienempiä. Näiden mittasuhteet ovat lähes samat keskustan palokatujen jakamien korttelinpuolikkaiden kanssa. Ehkä tasapaisemmasta rakennuskannasta johtuen Pohjois-Klemetilän mittakaava tuntuu kuitenkin suuremmalta.

Etelä-Klemetilä tulisi profiloida erottumaan pohjoisesta naapuristaan. Mitoituksessa on tärkeää ottaa huomioon viereisen Opistokadun alueen vanha rakennuskanta. Pitkänomaisella alueella myöskin korttelimittakaavan tulisi olla pienempi, jotta etäisyydet eivät tuntuisi jalkikulkijan näkökulmasta tuskastuttavan pitkiltä.



- KAUPPATORI
- RAUTATIEASEMA
- LINJA-AUTOASEMAN TONTTI
- SUUNNITTELUALUE
- POHJOIS-KLEMETTILÄÄN SUUNNITELTU RAKENTAMINEN
- RATA



KONSULTTITYÖNÄ TEHTY SUUNNITELMA VUODELTA 2010, LUONNOSNÄKYMÄ ALUEESTA.
Kuvakulma on keskustan puolelta rataa, maasillan tuntumasta radan varren puistoa kohti
(Kuvälähde: Vaasan kaupungin kaavoitus / A-Konsultit)

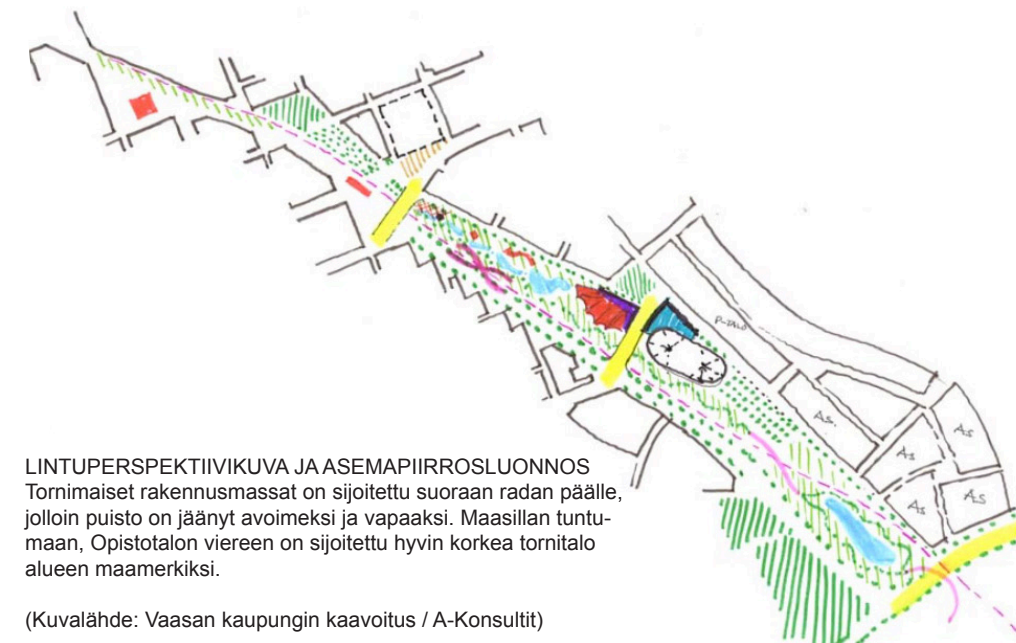
2.4.5. RADANVARREN AIKAISEMMAT SUUNNITELMAT

Vuonna 2010 radanvarren alueen kehittämisestä tehtiin luonnossuunnitelma konsulttityönä. Suunnitelmassa kartoitettiin alueen roolia kaupunkirakenteessa sekä erilaisten toimintojen tarvetta kaupunkialueella.

Radanvarteen luonnosteltiin toiminnallinen virkistyspuisto, jota rytmittää harkittuihin paikkoihin sijoitettujen tornitalojen sarja. Suunnitelmaratkaisu on luonteeltaan avoin ja toisi Vaasaan täysin uudenlaisen alueen. Rakennukset sijoittuvat suoraan radan päälle yhdistäen radan eri puolet toisiinsa. Tornitaloilla ei ole yksityistä piha-aluetta, vaikka ne palvelevat liikerkentämisen ohella asumistakin. Rakennusten ohi ja alitse virtaava julkinen tila toimii asukkaiden pihana.

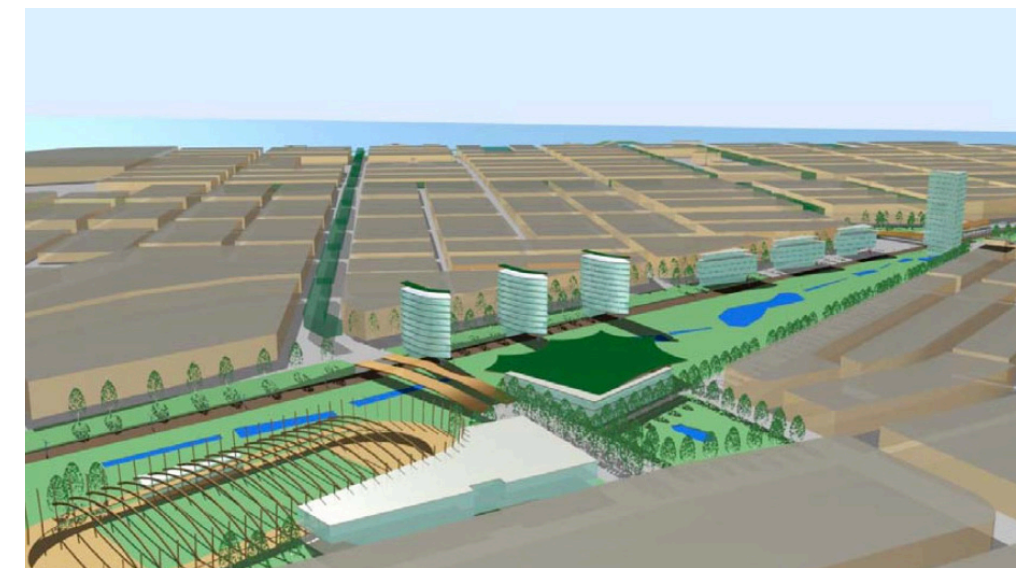
Aluetta luonnehditaan ”kaupungin sydämeksi”, kaupunkilaisten yhteiseksi kohtaamispaikaksi. Herää kuitenkin epäily, muodostuisiko se sellaiseksi. Alue on valtava ja tornitalojen avoin sijoittelu korostaa etäisyyksiä lisää. Laajan puistoalueen hoitaminen ja ylläpito olisi suuri rasite. Ajatus radan eri puolia yhdistävistä tornitaloista on kiinnostava, mutta ne eivät ehkä muodostaisi houkuttelevaa kaupunkitilaa ympärilleen. Todennäköisempää on, että niiden ympärillä leviäisivät laajat pysäköintialueet.

Suunnitelman onnistuminen edellyttäisi myös sitä, että viereinen varastoalue muuttuisi nopealla aikataululla varastoalueesta asuinalueeksi.



LINTUPERSPEKTIIVIKUVA JA ASEMAPIIRROSLUONNOS
Tornimaiset rakennusmassat on sijoitettu suoraan radan päälle, jolloin puisto on jäänyt avoimeksi ja vapaaksi. Maasillan tuntumaan, Opistotalon viereen on sijoitettu hyvin korkea tornitalo alueen maamerkiksi.

(Kuvälähde: Vaasan kaupungin kaavoitus / A-Konsultit)





LINJA-AUTOASEMAN ARKKITEHTUURIKILPAILUN VOITTAJAEHDOTUS.
Katunäkymä linja-autoaseman tontille suunnitellusta hybridikorttelista.
Kuvälähde: Vaasan kaupungin kaavoitus / Arosuo Arkkitehdit Oy

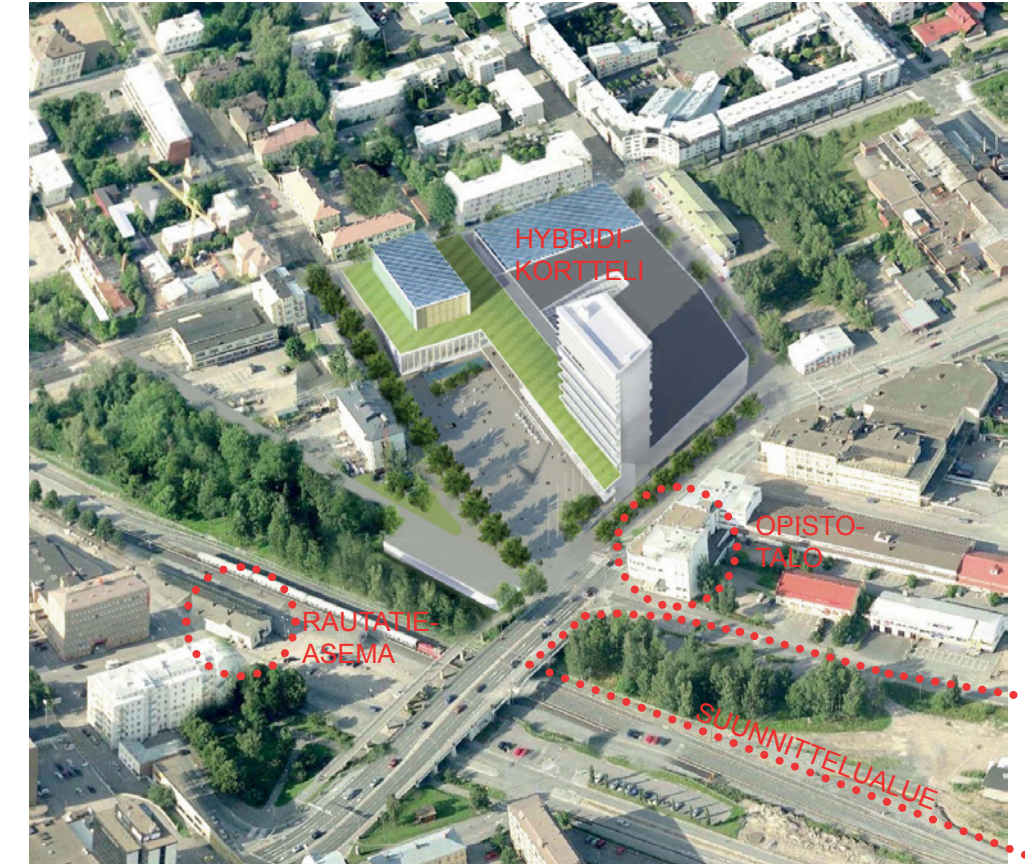
OPISTOTALO
SUUNNITTELU-
ALUE

2.4.6. LINJA-AUTOASEMAN AUKION SUUNNITELMAT

Kivenheiton päässä rautatieasemalta sijaitsevalle linja-autoaseman tontille on suunnitteilla hybridi-kortteli, jossa on saman katon alla liike-, toimisto-, palvelu- ja asuintiloja. Kortteliin sijoittuu lisäksi musiikki- ja kongressikeskus, jonka sopivasta sijainnista on kiistelty vuosikausia. Vaikka monet ovat sitä mieltä, että kaupungin vetovoiman kannalta parempi sijoituspaikka olisi meren rannalla, päätös musiikkitalon sijainnista on linjassa keskustastrategian kanssa; keskustaa halutaan laajentaa koilliseen, radan toiselle puolelle. Lisäksi kaupunki saa musiikkitalon siihen kohtaan, johon jo Setterberg aikoinaan osoitti paikan kaupunkiin saapumista korostavalle maamerkillä ja teatterirakennukselle.

Kaupunkikuvallisesti suurin muutos on monitoimikeskuksen tornihotelli, josta on viimeisimpien suunnitelmien mukaan tulossa yli 20-kerroksinen. Torni sijoittuu tontille kulmittain Opistotalon kanssa syrjäyttäen sen aseman alueen tärkeimpänä maamerkinä.

Tässä diplomityössä ei oteta kantaa monitoimikeskuksen ihanteelliseen sijaintiin. Suunnittelun lähtökohdaksi on otettu oletus siitä, että keskus toteutuu. Klemetilän kannalta se merkitsee parhaimmillaan alueen kaupunkielämän vilkastumista. Keskus houkuttelee alueelle ihmisiä, jolloin edellytykset toimivan kaupunkitilan syntymiseen paranevat.



Viistoilmakuva linja-autoaseman tontille suunnitellusta hybridirakennuksesta.
Kuvälähde: Vaasan kaupungin kaavoitus / Arosuo Arkkitehdit Oy

Oletus keskuksen toteutumisesta vaikutti diplomityösuunnitelmaan myös massoittelemalla tasolla. Se, että uusi hybridikortteli muodostaa ennestäänkin hajanaiselle Klemetilän alueelle jälleen uudenlaisen elementin, vahvasti osaltaan intuitiota siitä, että radanvarren rakentamisen tulisi olla ensisijaisesti kaupunkirakennetta eheyttävää.



3. PROSESSI JA SUUNNITELMAN TAVOITTEET

3.1 RATA IDENTITEETTIÄ LUOVANA TEKIJÄNÄ

Merta katsoessa moni kokee vapauden tunteen: vesireittejä pitkin voi päästä maailman ääriin. Rautatiellä on samankaltainen vaikutus. Saa-puvat ja lähtevät junat, niihin kiiruhtavat ihmiset ja asemalta kantautu-vat kuulutukset herättävät kaukokaipuuta tai muistoja menneestä.

Rautatiellä on Vaasan keskustassa näkyvä rooli. Vaskiluotoon joh-tava rata on edelleen teollisuuden käytössä, keskustassa voi silloin tällöin nähdä tavarajunan. Vaskiluotoon johtavaa rataosuutta ei ole sähköistetty ja se on niin verkkaisessa käytössä, että se kiemurtelee kaupungin laitaa pitkin aitaamattomana. Näin rata ei keskusta-alueella muodosta samanlaista maantieteellistä estettä kuin Klemetilässä.

Rautatien vierustaa kulkeva kevyen liikenteen väylä on etenkin ke-säisin vilkkaassa käytössä (alueet 1-3b). Reittiä pitkin pääsee kul-maan sujuvasti, lisäksi se on visuaalisesti mielenkiintoinen. Tunnelma matkan varrella vaihtelee melkoisesti. Pysyviä elementtejä ovat puis-tomaisuus sekä radan ja teollisuuden läsnäolo.

Kuljettaessa rautatieasemalta Klemetilän suuntaan radan luonne muuttuu urbaanista esikaupunkimaiseksi. Aidattuna ja pusikoituneena rata muodostaa läpitunkemattoman esteen. Rata-alue on suoraviivaisempi ja suurimittakaavaisempi, sähkötolpat ja vaijerit hallitsevat maisemaa.

3.1.1. RADAN VARREN TUNNELMA-ALUEET

Keskustaa kiertävä rata voidaan jakaa tunnelmavyöhykkeisiin, jotka on esitelty seuraavan sivun kaavioissa. Jokaisella vyöhykkeellä on

oma tunnelmansa, yhdessä ne muodostavat suu-remman kokonaisuuden. Tarkoitus on liittää myös Etelä-Klemetilä kokonaisuuteen niin, että tunnel-ma-alueiden sarja jatkuu Vaskiluodon sillalta aina suunnittelualueen laidalle asti.

Opistokadun alue on tärkeä linkki. Teollinen historia on radan varressa edelleen vahvasti läsnä, näin myös Opistokadulla. Sen luonne teollisuus- ja varastoaluee-na tulisi säilyttää, vaikka rakennusten käyttötarkoitus todennäköisesti muuttuukin vuosien varrella. Täyden-nysrakennuskannan tulisi tukea alueen luonnetta mit-takaavaltaan ja materiaaleiltaan. Poikittaiset yhteydet radalta Opistokadulle ovat erityisen tärkeitä.

Vähintään yhtä tärkeä tekijä on radanvarren aktivoi-minen ja kevyen liikenteen yhteyksien lisääminen sinne, mistä ne puuttuvat. Radan ja rakennusten väliin jätetään kevyen liikenteen käyttöön kapea puistoalue. Tavoitteena on, että Klemetilän ratapuisto tuo tun-nelma-alueiden sarjaan uuden, urbaanin ja aktiivisen puistotyypin.

Radan tulisi jäädä näkyväksi osaksi aluetta. Läpitun-kemattoman suojavyöhykkeen muodostaminen mm. autokatosten tai pensaikkojen avulla ei ole tavoitelta-vaa. Uudet korttelit sijoitetaan mahdollisimman lähelle rataa muodostamaan kaupunginosalle selkeä julkisivu.

**RADAN VARREN TUNNELMA-ALUEET,
NYKYTILANNE:**

**URBAANIT TUNNELMA-ALUEET
HISTORIAALLISEN KESKUSTAN REUNALLA:**

1. PUISTOMAINEN, MERELLINEN
PUISTO- JA RUUTUKAAVA-ALUEEN VÄLILLÄ SELVÄ RAJA. PUISTOVYÖHYKKEELLÄ HOVIOIKEUS JA MUITA JULKISIA RAKENNUKSIA.

2a. MERELLINEN, TEOLLISUUSHENKINEN
VANHAT TEOLLISUUSKIINTEISTÖT YLIOPISTON KÄYTÖSSÄ. MITTAKAAVA JA RAKENNUSTEN IKÄ VAIHTELEVAT SUURESTI

2b. MERELLINEN, TEOLLISUUSHENKINEN
VAASAN SÄHKÖN TOIMINNASSA OLEVA ALUE

**3a. PUISTOMAINEN, TEOLLISUUSHENKINEN
RAJAVYÖHYKE**
KAHDEN TEOLLISUUSALUEEN VÄLINEN VYÖHYKE, LIIKENTEEN SOLMUKOHTA. UUTTA JA VANHAA ASUMISTA SEKÄ TYÖPAIKKOJA.

3b. KAUPUNKIMAINEN, TEOLLISUUSHENKINEN
WÄRTSILÄN TOIMINNASSA OLEVA TEHDAS-ALUE HALLITSEE KAUPUNKITILAA. KESKUSTAN PUOLELLA RATAA TEHDASALUEEN VASTAPARINA KAUPUNGINKIRJASTO JA SEN PUISTO.

4. RAUTATIEASEMAN ALUE
LIIKENTEEN SOLMUKOHTA. KESKUSTAN PUOLELLA TIIVIS UMPIKORTTELIRAKENNE, VÖYRINKAUPUNGIN PUOLELLA VANHAA PUUKAUPUNKIRAKENNETTA JÄLJELLÄ.

**ESIKAUPUNKIMAISET TUNNELMA-ALUEET
HISTORIAALLISEN KESKUSTAN REUNALLA:**

ALUE 5.
VAASAN KESKUSTAN URBAANI KESANTO. OLEVA RAKENNUSKANTA ERI AIKAKAUSILTA, SATTUMANVARAISTA, VAIHTELEVAA. KESKUSTAN PUOLELLA KAUPUNGIN REUNANA 1950-LUVUN HENKINEN PÄÄTYKOLMIOIDEN JONO.



KAAVIO 1:20 000

ESIKAUPUNKIMAISET TUNNELMA-ALUEET:

ALUE 6.
RADAN VARRESSA TYHJÄÄ PUSKURIVYÖHYKETTÄ SEKÄ METALLIN VARASTOINTIA. KAUEMPANA RADASTA PELTIHALLIALUE. KESKUSTAN PUOLELLA RATAA KOHTI OLEVA RAKENNUSKANTA SUURIMITTAKAAVAISTA JA LÄHIÖMÄISTÄ. RADAN VARSII PUSIKOITUNUTTA.

ALUE 7.
VAASAN KAUPUNGIN TEKNINEN ALUE. RADAN VARSII METSÄÄ. SUUNNITTELUALUEEN ULKOPUOLELLA.

ALUE 8.
MONITOIMIVIERIÖ, URHEILUKENTTIEEN ALUE. SUUNNITTELUALUEEN ULKOPUOLELLA.

**RADAN VARREN TUNNELMA-ALUEET,
KEHITETTÄVÄT:**

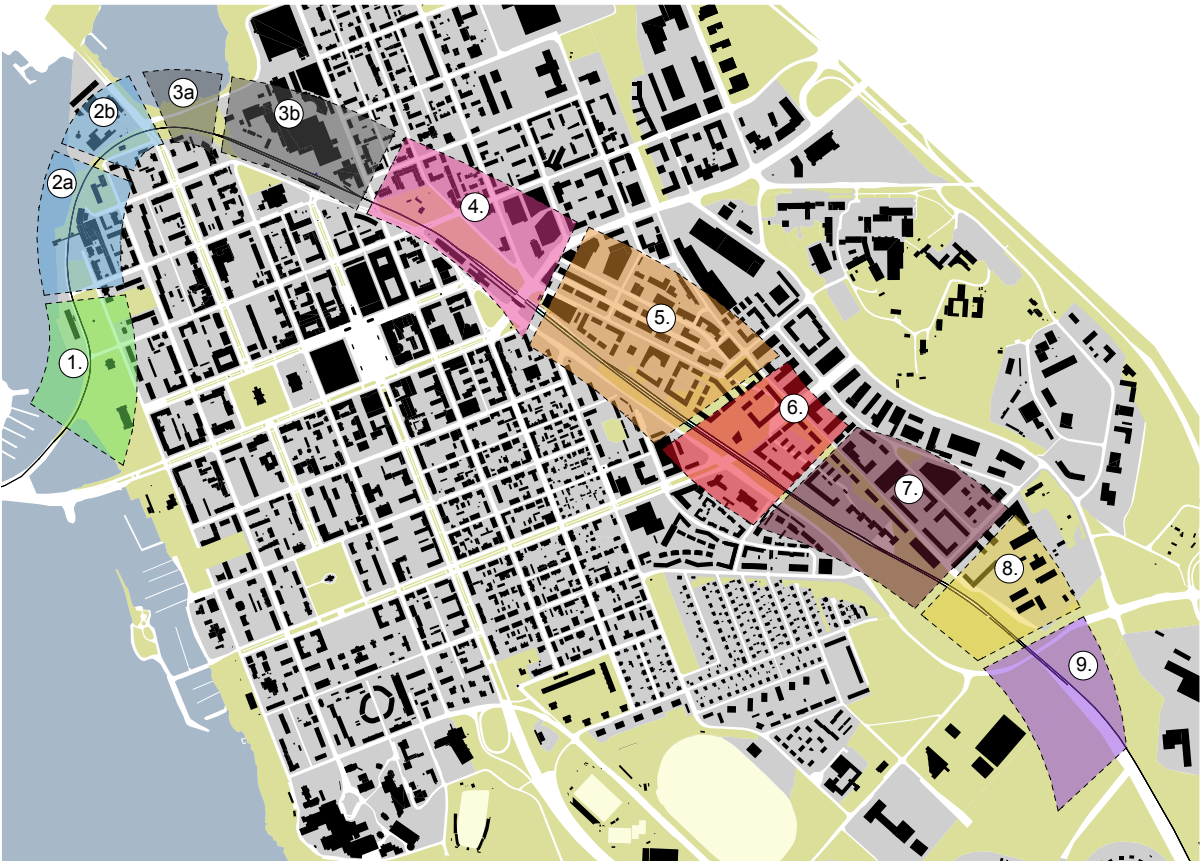
5. OPISTOKADUN ALUE
TIIVIS, URBAANI, SYMPAATTINEN ALUE. UUSI RAKENNUSKANTA OLEVAA KUNNIOITTAEN. JOUSTAVA SUHTAUTUMINEN VANHOJEN VARASTO- JA TEOLLISUUSRAKENNUSTEN KÄYTTÖTARKOITUKSEEN, MM. TYÖN JA ASUMISEN SALLIMINEN RINNAKKAIN.

6. KORSHOLMANPUUSTIKON JATKEEN ALUE
VILKAS ALUE, JOSSA ASUMINEN JA TYÖ OVAT RINNAKKAIN. RADAN VARREN PUISTON TOIMINNALLINEN KESKUS

7. MYLLÄRINKADUN ALUE
PAIKKA, JOSSA MITTAKAAVA VAIHTUU PIENEMMÄKSI. KEVYEN LIIKENTEEN YHTEYDET ULKOILUALUEILLE TÄRKEITÄ. HALLIALUETTA TÄYDENNETTÄESSÄ TÄRKEÄÄ SÄILYTTÄÄ NÄKYMÄT VANHALLE SAIRALALLE.

8. SORAKADUN ALUE
PIENIMITTAKAAVAISEMPI TIIVIS, PUISTOMAINEN ALUE. EI KUULU DIPLOMITYÖN SUUNNITTELURAJAUKSEEN

9. MONITOIMIVIERIÖN ALUE
URHEILUTOIMINTOJEN PUISTOALUE. SUJUVA KEVYEN LIIKENTEEN YHTEYS KLEMETTILÄN UUELLE ASUINALUEELLE TÄRKEÄ.



KAAVIO 1:20 000



RADAN VARREN TUNNELMA-ALUEET
 VIISTOILMAKUVA VUODELTA 2014
 (lähde: Vaasan kaupungin kaavoituksen arkisto).



1



2A



2B



3A



1



2A



2B



3A



3B



4



5



6



3B



4



5



6



KATUNÄKYMÄ VARASTOKADULTA LINJA-AUTOASEMAN TONTILLE. Kuvassa näkyvät rakennukset on suojeltu. Suunnittelun hybridikeskuksen tornitalo tulee sijoittumaan suoraan niiden taakse. Suunnittelualue jää vasemmalle kuvan ulkopuolelle.

3.2. FYYSISET JA TOIMINNALLISET TAVOITTEET

3.2.1. EHEYTTÄVÄ TÄYDENNYSRAKENTAMINEN

Olli-Paavo Koponen pohtii lisensiaatintyössään ja väitös-kirjassaan pirstaloituneiden alueiden suojelu- ja täy-dentämisproblematiikkaa. Näillä alueilla hän alun perin tarkoitti vanhoja kaupunkialueita, joiden rakennuskanta pirstaloitui epäyhtenäiseksi 1960-70 -lukujen moderni-sointiaallossa. Suunnittelualue ei täytä tätä määritelmää, mutta Koposen esittämiä ratkaisumalleja voidaan kuiten-kin soveltaa sen kaupunkikuvallisiin ongelmiin.

Koposen mukaan Suomessa on pitkään vallinnut käytän-tö, jossa historiallinen ympäristö pelkistetään muutamiksi muotoa, mittakaavaa, väriä ja materiaalia koskevaksi abstraktioksi. Täydennysrakentaminen toteutetaan näillä pelimerkeillä, käyttäen ”oman aikamme” pelkistettyä muotokieltä. Pirstaloituneiden alueiden täydentämisessä tämä ei riitä, eikä sekalaisesta ympäristöstä voidakaan ongelmattomasti valita esimerkiksi tietyn aikakauden rakennuksia, joiden perusteella täydentämisen kritee-reitä määriteltäisiin. Vaikka pirstaloituneet alueet eivät ole rakentuneet ajallisesti tai rakenteellisesti yhtenäisellä tavalla, voivat ne silti olla esimerkiksi funktionaalisesti, tilallisesti tai maisemallisesti yhtenäisiä. Täydennysra-kennusten arkkitehtonisen ratkaisun painopistettä pitäisi laajentaa muodon pohtimisesta ja ottaa suunnitteluun mukaan myös sosiaaliset, historialliset ja paikan olemus-ta koskevat kysymykset sekä paikallinen typologinen pe-rinne. Näin muodonannolle saataisiin lisää liikkumavaraa ja luontevia perusteita. (Koponen 2001, Koponen 2006)

Etelä-Klemettilän tapauksessa historiallisesti tärkein omi-naisuus on sen rooli työpaikka-alueena ja osana kaupungin teollista kehitystä. Tähän liittyy saumattomasti liikenneyhte-yksien - meren ja rautatien - rooli kaupungissa.

Koponen peräänkuuluttaa prosessia, jossa paikallinen väes-tö osallistuisi aktiivisesti ympäristönsä kehittämiseen. Jotta se onnistuisi, asukkaiden tulisi kokea historiallinen ympäris-tönsä osana arkielämää ja kulttuuria. (Koponen 2006, 230) Suunnittelualueen kehitystä on leimannut yritteliäisyys ja jat-kuva muutos, jotka nykyäänkin ovat olennainen osa paikan henkeä. Täydennysrakentamisella ei pidä siloitella aluetta kliiniseksi ja kehittää sitä vain sen mukaan, mitä rakennus-liikkeet ajattelevat ostajien toivovan. Opistokadun vanhaa ja uutta aluetta tulisi käsitellä kokonaisuutena, jossa osat vah-vistavat toisiaan. Vanhan osan monimuotoisuutta tulee vaalia ja sen soisi olevan myös uuden alueen ominaisuus. Sama koskee myös uudempaa Sairaskodinkadun varastoaluetta, joka on elävä ja aktiivinen alue, vaikka sen rakennuksissa ei olekaan patinaa tai teollisuusromantiikkaa. Koposen mukaan se, että hyväksytään erilaisten kaupunkitavoitteiden saman-aikainen ilmeneminen, on varteenotettava vaihtoehto täyden-tämisessä (Koponen 2001, 183). Vaikka yksittäisten raken-nusten suojelu on tärkeää, liian tiukalla suojelulla saatetaan heikentää mahdollisuutta kaupunkien evoluutioon ja kerrok-selliseen kaupunkiympäristöön (Koponen 2001, 180).

Selvityksissä radanvarsi on todettu sopivaksi paikaksi kor-kealle rakentamiselle ja kuntapäätäjillä on vahva tahtotila sellaisen toteuttamiseksi. Prosessin alussa ajatus korkeasta rakentamisesta tuntui luontevalta. Erityisesti siltojen yhtey-dessä maamerkit rytmittäisivät aluetta ja toimisivat porttiai-heina kaupunkiin tultaessa. Analyysin edetessä ajatus kui-tenkin muuttui. Tähän on kolme syytä: kaupunkikuvallisesti

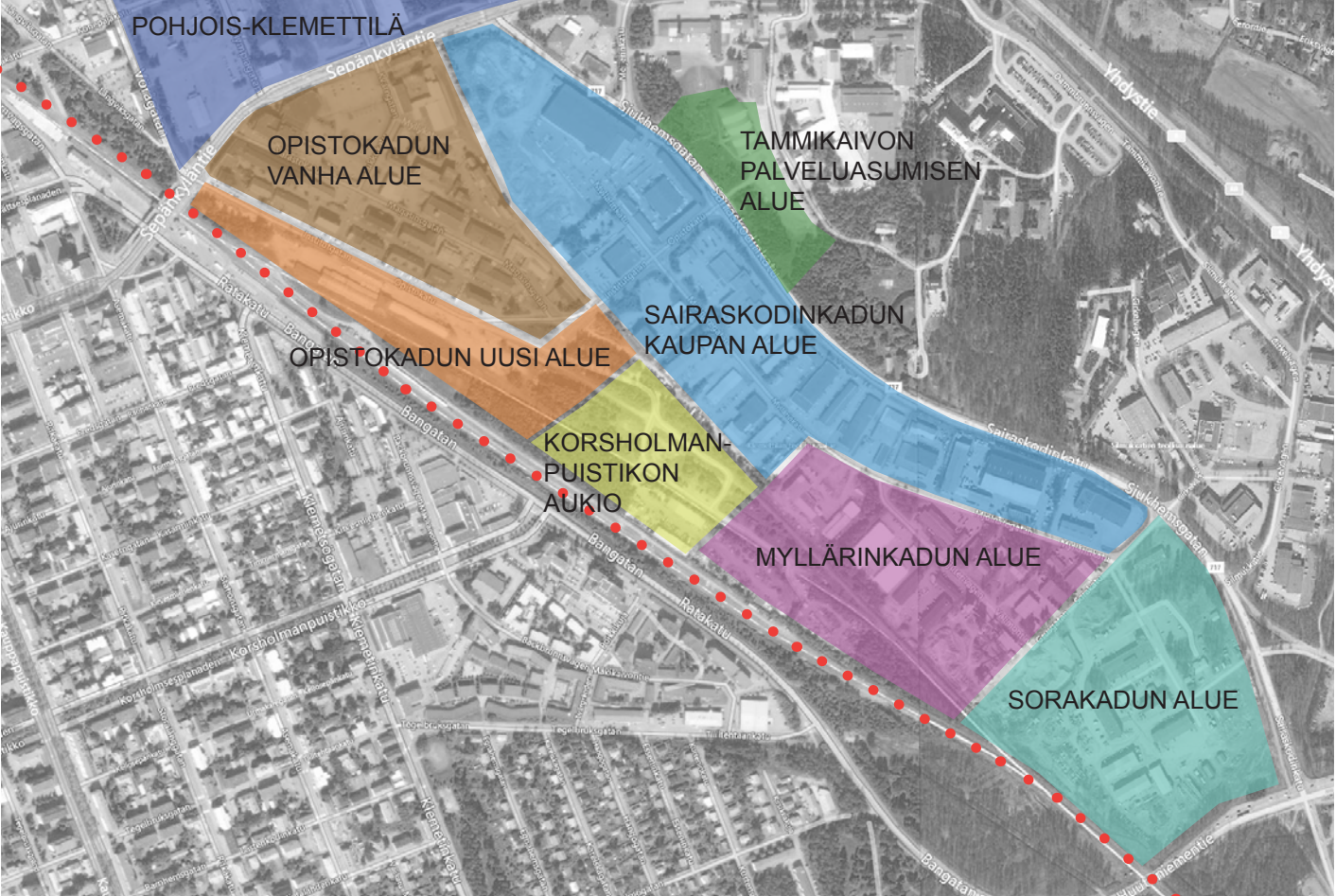
sekava lähtötilanne, vanhan rakennuskannan uhattu asema ja luonnonolosuhteet.

Klemettilä on jäsentymätön alue, jonka mittakaava ei monin paikoin sovi jalankulkijalle. Opistokadun alueen tiivis katutila tuntuu hyvältä. Sen koillispuolelle on kuitenkin rakentumas-sa lisää tilaa vaativan kaupan yksiköitä. Pohjois-Klemettilän uusi umpikorttelirakenne jatkaa luontevasti keskusta-alueen ruutukaavaa, mutta saattaa silti jäädä irtonaiseksi ympäris-töstään. Etelä-Klemettilään ei tarvitse keksiä uusia element-tejä, olisi parempi luoda kaupunkikudosta, joka nivoo yhteen ympäristön erilaiset osa-alueet ja mittakaavat.

Linja-autoaseman aukion keskus tuo alueelle uuden suuri-mittakaavaisen elementin. Sen tornitalo tulee olemaan hyvin korkea. Jos myös radanvarteen rakennetaan tornitaloja, Opistokadun vanha alue jää joka suunnasta uuden raken-teen varjoon. Jos taas radanvarren korttelit pidetään selkeinä ja kerroskorkeudet maltillisina, ne yhdessä vanhan rakenteen kanssa muodostavat luontevan jalustan uudelle tornitalolle.

Radanvarsi on altis voimakkaille tuulille. Korkeat rakennukset saattavat muuttaa alueen pienilmastoa epäsuotuisammak-si. Mikäli radan varteen päätetään joskus sijoittaa korkeaa rakentamista, tuuliolosuhteet on tutkittava tarkasti. Auringon-valon suunta on radanvarren puiston kannalta ihanteellinen, mutta umpikortteleiden kannalta huono; radan varressa olevat rakennukset varjostavat takana olevia pihoja. Kes-kustastrategian luonnoksessa korkeimmat rakennusmassat sijoittuivat muurimaisesti radan varteen suojellen pihoja rata-alueen häiriöiltä. Ratkaisu tuottaisi varjoisia pihoja. Li-säksi suojautumisen tarve radan suuntaan on kyseenalainen. Alueen autoliikenne aiheuttaa enemmän meluhaittaa kuin raideliikenne.

SIJAINTIKAAVIO 1:10 000 - SUUNNITTELUALUEEN JAKAMINEN TOIMINNALLISIIN OSA-ALUEISIIN



TÄRKEIMMÄT SUUNNITTELUALUEEN ULKOPUOLISET KEHITYSKOhteet:

POHJOIS-KLEMETTILÄ Ks. 2.4.4. Pohjois-Klemettilän aluekehitys.	TAMMIKAIVON PALVELUASUMISEN ALUE Suunnittelualueen tuntumaan tullaan kaavoit- tamaan vanhusten palveluasumisen yksikkö. Asemakaavoitus valmisteluasteella.	SORAKADUN ALUE Tulee muuntumaan joko tiiviiksi ja mata- laksi asuinalueeksi tai ”suositun tavarata- lon” paikaksi. Rajattu suunnittelualueen ulkopuolelle.
--	---	--

OPISTOKADUN VANHA ALUE
Kehitetään nykyisen asemakaavan pohjalta. Uudisrakentamiselle nykyistä tarkempi oh-
jeistus. Kuten yleiskaavatasolla, myös asu-
minen tulisi sallia. Alueesta on mahdollista
kehittää keskittymä aloitteleville yrittäjille ja
luovan toiminnan ammattilaisille tarjoamalla
edullista start-up -tyyppistä toimitilaa.

OPISTOKADUN UUSI ALUE
Asumista, julkisia palveluita ja työpaikkoja.
Opistotalon viereinen kortteli liike- ja toimis-
tokäyttöön. Asuinkortteleissa kivijalkakaup-
poja.

KORSHOLMANPUISTIKON AUKIO
Liikenteellinen solmukohta ja puistoalueen
toiminnallinen keskipiste. Sillan ympäristön
kortteleissa sekoittuu asuminen, työ ja kaup-
pa. Kadun varsilla kivijalkakauppoja.

MYLLÄRINKADUN ALUE
Alue, jolla mahdollista sekoittaa asuminen
ja pienimuotoinen yritystoiminta. Pääväylien
varsilla kivijalkakauppoja

SAIRASKODINKADUN KAUPAN ALUE.
Kehitetään pääasiassa kaupan ehdoilla.
Joissakin kortteleissa asumista. Uudisra-
kennuksiin edellytetään avointa, katutilaa
aktivoivaa julkisivua kadun varsille.

3.2.2. SEKOITTUNUT KAUPUNKIRAKENNE

Jos halutaan, että keskustarakenne jatkuu elävänä
suunnittelualueella, radan varteen ei pidä luoda
puhtaasti asuinalueita. Ajatuksessa ei ole sinänsä
mitään uutta; kaupungit ovat aina olleet paikkoja,
joissa eri toiminnot sekoittuvat. Kysymys on se-
koittumisen mittakaavasta ja hienojakoisuudesta.
Se voi tapahtua osa-alueittain, kortteleittain tai
rakennuskohtaisesti, joskus jopa huoneistokoh-
taisesti. Huonoin vaihtoehto on, että radan varren
maasuikale olisi puhtaasti asumista ja varastoalue
jäisi pelkästään työpaikka-alueeksi. Pitkä rajapinta
alueiden välillä heikentäisi asuinalueen viihtyisyyt-
tä. Työpaikka-alue eristäisi asumisen liian tehok-
kaasti Tammikaivon alueesta, joka on alueen tär-
kein luontoyhteys. Rajapintaa osa-alueiden välillä
pitäisi pehmentää ja kevyen liikenteen poikittaisia
yhteyksiä kehittää.

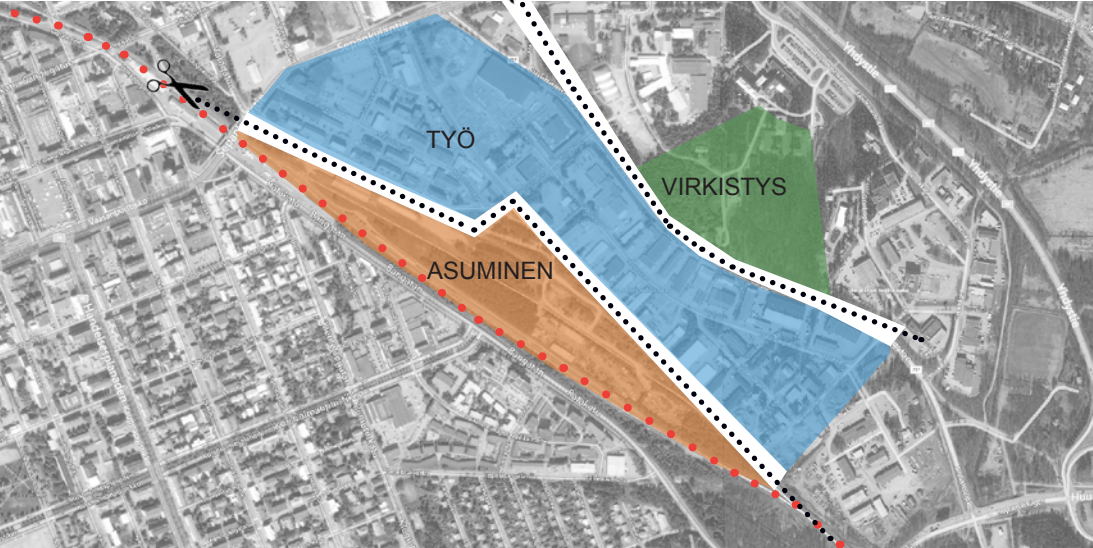
Asumisen ja muiden toimintojen yhteensovitta-
mista pidetään ongelmallisena. Niiden ajatellaan
häiritsevän toisiaan ja aiheuttavan konflikteja eri
osapuolten välillä. Arnstberg ja Bergström kuiten-
kin argumentoivat teoksessaan Bostaden i Staden
sekoittuneen rakenteen puolesta juuri positiivisten
sosiaalisten vaikutusten perusteella. Eri toimin-
not lisäävät asukkaiden sosiaalisia kontakteja,
suvaitsevaisuutta ja aktiivisuutta. (Arnstberg &
Bergström 2010, 243). Jan Gehlin mukaan vain
kaikkein häiritsevintä teollista toimintaa ei voida
integroida asumisen yhteyteen. Toimintojen eriyttä-
misen hän hyväksyy vain, jos haitat selvästi ylittä-
vät hyödyt. (Gehl 2011,102)

Vaasasta löytyy hyviä esimerkkejä
sekoittuneista kaupunginosista. Wärt-
silän tehdasalue sijaitsee välittömästi
asutuksen yhteydessä. Se, että laajan
aidatun alueen läpi ei pääse oikaise-
maan, koetaan ongelmalliseksi, mutta
itse tehdastoimintaa ei yleisesti vas-
tusteta.

Suunnittelualueen vireä yritystoiminta
tulisi jatkossakin mahdollistavaa. Ongel-
mallista on se, että toiminta ei palvele
asiakkaiden päivittäisiä tarpeita. Täy-
dentävien palveluiden suhteen sekoit-
taminen kuitenkin hyödyttää kaikkia.

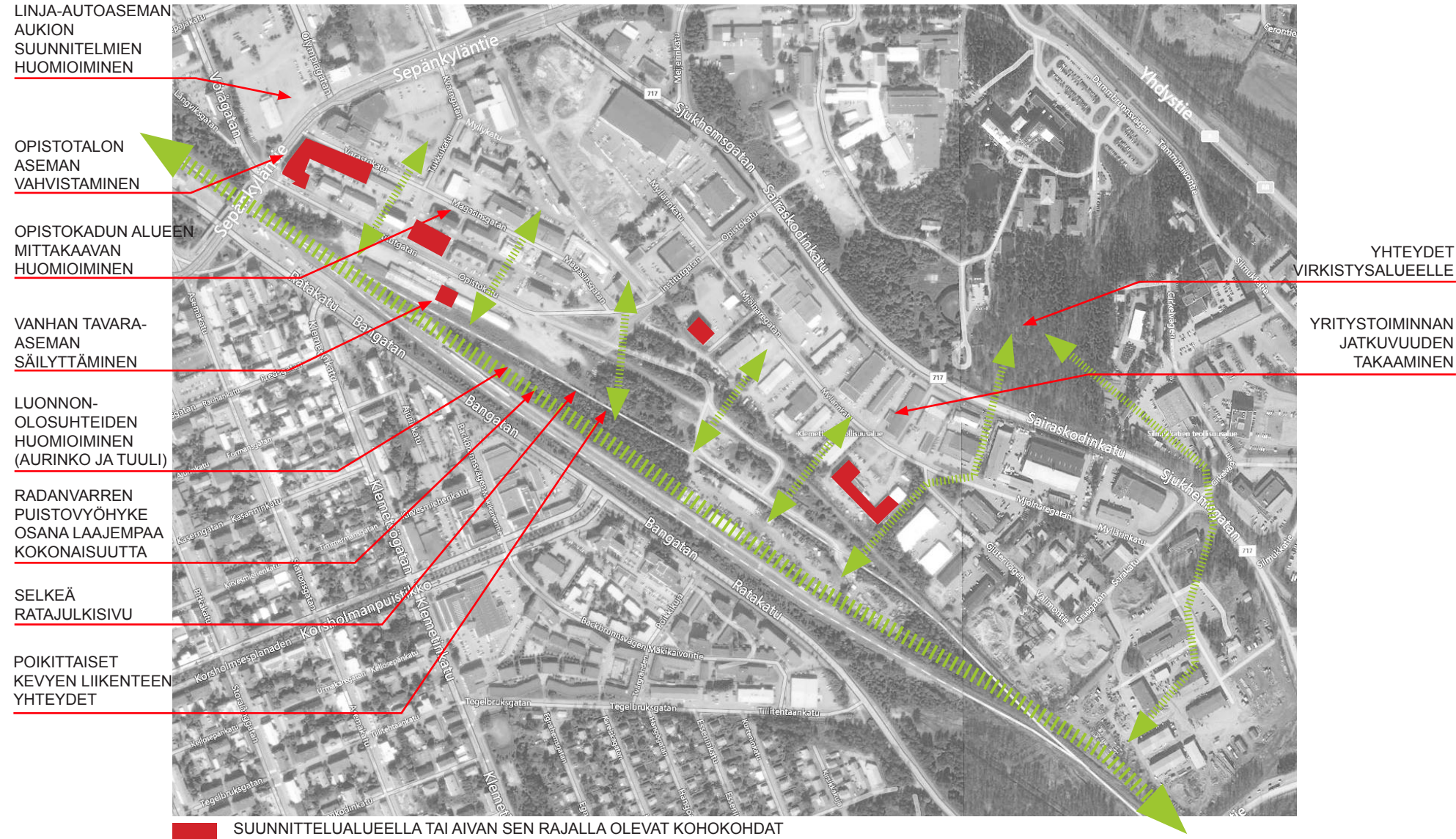
Klemettilän asukasmäärä ei riitä pitä-
mään pystyssä kovin monipuolisia pal-
veluita, mutta alueella työskentelevät
ja siellä vierailevat lisäävät asiakas-
kuntaa merkittävästi. Samat lounas-
paikat, kahvilat, kaupat, kampaamot
palvelevat kaikkia käyttäjäryhmiä.

Monet kaupunkitutkijat, kuten Jane
Jacobs, korostavat myös ajallisen
sekoittuneisuuden merkitystä. Jos alue
rakennetaan kerralla valmiiksi, mene-
tetään autenttisuuden tunne. Suunnit-
teluratkaisun on oltava sellainen, että
vaiheittaiselle toteuttamiselle jää tilaa.



LIIAN KARKEA SEKOITTUNEISUUDEN ASTE. Jos suunnittelualueita lähdetään toteuttamaan suoraan keskustastrate-
gian rakennemallin pohjalta, lopputuloksena saadaan teollisuusalueen kyljessä oleva kapea asuinalue-suikale, joka jää
irralleen sekä muusta kaupunkirakenteesta että lähivirkistysalueestaan.

SUUNNITTELUN TAVOITTEITA



3.2.3. SOSIAALINEN SEKOITTUMINEN

Kuten johdannossakin todettiin, keskenään liian samanlaiset ihmiset eivät pysty muodostamaan elävää kaupunkia. Lisäksi segregatio, eri väestöryhmien keskittyminen omille reviireilleen tuottaa vastakkainasettelua, konflikteja ja turvattomuutta. Toiminnallisen sekoittumisen lisäksi voidaan puhua sosiaalisesta sekoittumisesta. Hollannissa tähän on pyritty järjestelmällisesti pakottamalla rakennuttajat toteuttamaan kaikkialla tietty osuus asunnoista sosiaalisen asumisen kohteina. Kun on tuotettu rinnakkain sosiaalista ja kaupallista asumista, molempien laatuun on ollut pakko panostaa, jotta myytävien asuntojen hintataso on saatu pysymään korkeana. (Arnstberg & Bergström 2010)

Lähtöleikkaisuudessa, ikääntyvien ihmisten alkaessa muuttaa kodeistaan lähemmäs palveluita, pienten asuntojen tarve keskusta-alueella lisääntyy. Myös opiskelijat, joita Vaasassa on paljon, hakeutuvat keskustaan. Monimuotoisuuden takaamiseksi pitäisi kiinnittää huomiota muidenkin väestöryhmien tarpeisiin. Vanhuksille ja opiskelijoille suunnattujen asuntojen lisäksi pitäisi olla tarjolla suurempia lapsiperheiden koteja, mutta myös muunlaisia ratkaisuja tarvitaan. Nykyinen perhekasitys on entistä monimuotoisempi, laajempi ja joustavampi; on uusperheitä, joiden lapsiluku saattaa viikoittain vaihdella suuresti. Suurten ikäluokkien ikääntyessä ja maahanmuuttajaväestön kasvaessa monen sukupolven yhteis- tai rinnakkainasuminen tulee lisääntymään.

Asumisen lisäksi työelämä muuttuu; tulevaisuudessa yhä useampi saattaa tehdä töitä kotona. Tämän vuoksi pitäisi jo kaavoituksen tasolla pohtia keinoja muuntautumiskykyisemmän ja joustavamman rakennuskannan kehittämiseksi.

3.2.4. EKOLOGISUUS JA KAUPUNGIN TIIVISTÄMINEN

Keskustastrategiassa ekologisuus on yksi uudelle Etelä-Klemetilälle määritelty tavoite. Jo lähtökohtaisesti se, että kaupunkia pyritään tiivistämään ”sisään päin”, on ekologinen valinta.

Vaasan keskusta-alue on pysynyt kompaktina. Raja kaupungin ja maaseudun välillä on selvä ja saapuminen kaupunkiin tuntuu saapumiselta kaupunkiin. Vaasa ei silti ole välttynyt sprawl-ilmiöltä. Erityisesti 1980- ja 1990-luvuilla rakennettiin metsäisiä omakoti- ja rivitaloalueita, mutta uusia alueita on perustettu myös viime vuosina. Näiltä alueilta puuttuvat palvelut lähes kokonaan, eivätkä lapsiperheet näytä selviävän ilman kahta autoa. Arnstberg ja Bergström summaavat teoksessaan, että lapsiperheet on se ryhmä, joka generoi kaupungin hajautumista, sprawlia. Sen vuoksi toimenpiteet ilmiön hillitsemiseksi tulisi kohdistaa erityisesti tähän väestöryhmään. Vaikka Vaasassa on rauhallinen ja puistomainen keskusta, lapsiperheet pyrkivät muuttamaan pientalovaltaisille alueille, eikä mikään ihme: suuria perheasuntoja on keskustassa tarjolla vähän ja ne ovat kalliita. Tätä taustaa vasten ajatus kaupungin tiivistämisestä aivan ydinkaupungin laidalla tuntuu erinomaiselta.

Jo nyt rakennusmääräyksillä ohjataan rakentamaan entistä energiatehokkaammin. Tämän lisäksi taloyhtiöt voitaisiin velvoittaa uusiutuvan energian käyttöön. Suunnittelualueella on erinomaiset edellytykset rakennusten suuntaamiseen niin, että aurinkoenergiaa voidaan hyödyntää tehokkaasti. Myös rata-alueelle voitaisiin sijoittaa aurinkokeräimiä, sillä aurinko paistaa radalle esteettömästi koko päivän.



TASKUPUISTOT

Korttelit sijoittuvat mahdollisimman lähelle rataa muodostaen ryhdikkään ratajulkisivun. Korttelialueiden välissä on kapeat puistovyöhykkeet. Niitä halkoo viihtyisä kevyen liikenteen raitti, moderni versio Setterbergin palokujista.

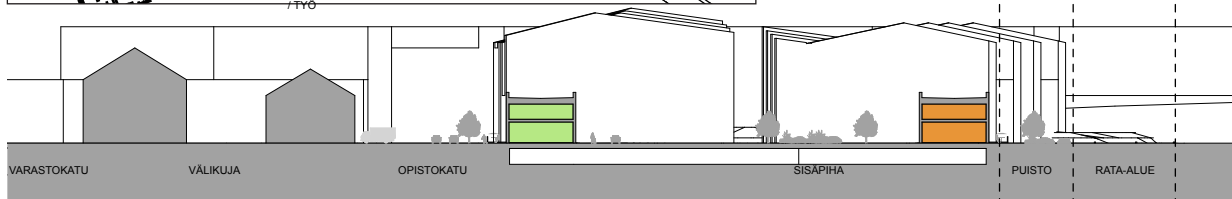
Itse pidin alkuvaiheessa tätä vaihtoehtoa parhaana lähtökohtana, mutta kaavoituksessa koettiin radanvarteen sijoittuva puistoalue niin tärkeäksi, että tätä vaihtoehtoa ei ollut mahdollista valita. Myöhemmin radanvarren puistosta muodostuikin diplomityön kantava teema.



KAMPA

Auringonvalon ja funktioiden ehdoilla tehty ratkaisu, joka olisi ollut toiminnallisesti todella hyvä, mutta osoittautui kaupunkikuvallisesti ongelmalliseksi vaihtoehdoksi.

Korkeat rakennusmassat on suunnattu luonnonvalon kannalta ihanteellisesti niin, että niiden väliin jää mahdollisimman aurinkoiset pihat. Kadunvarren matalat rakennusmassat ovat liiketilaa ja radan varren matalat rakennusmassat yhteisöllisiä asukkaiden kohtaamispaikkoja.



KUJA

Vaihtoehto, jossa Opistokadun alueella jatketaan vanhan varastoaluen massoittelemaa. Harjakattoisten rakennusten jonon ja radan varren umpikortteleiden väliin jää baसारimainen kauppakuja, jonka mittakaava toistaa vanhan varastoalueen henkeä.

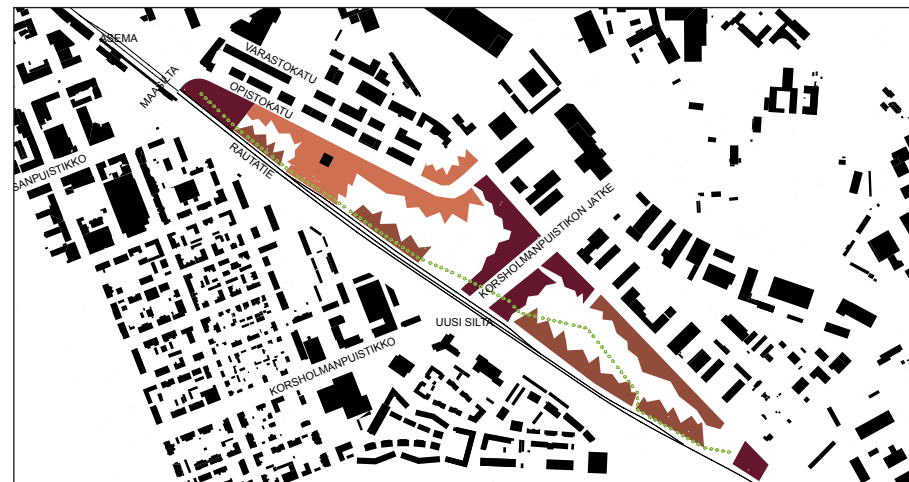
Ajatuksena oli luoda Vaasaan sellaista katutilaa ja sellaisia asumisen muotoja, joita kaupungista ei vielä löydy. Kujan rakenusjonossa, kuten myös Opistokadun vanhalla alueella, olisi ylemmissä kerroksissa asuntoja. Ajatus asunnoista ilman pihaa koettiin ohjausryhmässä epärealistisena.

3.3. LUONNOKSET

Diplomityötä varten oli käytettävissä paljon lähtömateriaalia ja alueelle oli tehty joitakin ideatasoisia suunnitelmiakin. Oman analyysin ja lähtömateriaalin tutkimisen perusteella muodostui melko varhaisessa vaiheessa käsitys siitä, että ratkaisun tulisi olla jonkinlainen umpikorttelisovellus. Sivuilla 58-59 esitelty idealuonnos tornitaloista laajassa toimintapuistossa vahvisti tätä ajatusta. Lisäksi vielä ei ole varmuutta siitä, minkälaisen muutosprosessin radanvarren alueen koillispuolella oleva varastohallien alue tulee kokeamaan, joten mielestäni tulee ottaa huomioon se skenaario, että se pysyy ennallaan. Näin ollen asukkaille on tärkeää luoda suojaiset korttelipihat.

Rata-alueen tärkeä rooli avautui aikaisessa vaiheessa ja luonnoksissa on kiinnitetty paljon huomiota korttelialueiden rajan ja radan suhteeseen. Samoin on yritetty hakea eri tyyppisiä ratkaisuja julkisen ja yksityisen tilan vaihtelun suhteen. Aukeamalla esitellyistä vaihtoehdoista yksityisintä pihatilaa tarjoaisi ”Kampa” jossa kortteleiden läpi ei kulje kevyen liikenteen raittia. Julkisinta ja avoiminta pihatilaa edustaisi Muuri-vaihtoehto, jonka salaisessa puutarhassa kulkijan olisi vaikeaa erottaa sitä, missä taloyhtiö vaihtuu toiseen.

Tällä aukeamalla on esitelty osa alkuvaiheen luonnoksista.



ALKUVAIHEEN MASSOITTELETUTUTKIELMA, jossa on karkeasti esitetty kerroskorkeudet eri paikoissa. Vaalein väri 1-2-kerrosta, keskimäinen 3-5 kerrosta ja tummin yli 5 kerrosta. Tässä vaiheessa alueen molempiin päihin oli ajatus sijoittaa korkeita maamerkkimäisiä rakennuksia. Ajatus kuitenkin muuttui analyysin edetessä. (ks. perustelut sivulta 73)

MUURI

Muurimaiset massat alueen reunoilla rajaavat sisälleen ”salaisen puutarhan”, jossa tunnelma ja mittakaava vaihtelevat. Alueella on rinnakkain kaksi puistomaista kulkureittiä, julkinen ratapuisto ja yksityisempi korttelipuisto.

Tämä vaihtoehto sai kannatusta ohjausryhmässä, mutta vaihtoehdossa oli ongelmia, joita en pystynyt ratkaisemaan. 1) Sellaisten poikittaisten yhteyksien luominen rata-alueelta, joita taloyhtiöt eivät voi sulkea porteilla. 2) Mahdollisuus toteuttaa suunnitelma vaiheittain. 3) Monotonisen ja liian suurimittakaavaisen ympäristön välttäminen.





4. SUUNNITELMA

4.1. YLEISSUUNNITELMA JA TOIMINNOT

Suunnitelman päätavoitteena on luoda kaupunkirakennetta eheyttävä ratkaisu, joka mahdollistaa elävän kaupunkirakenteen jatkumisen keskustan ruutukaava-alueelta suunnittelualueen puolelle. Tavoite saavutetaan ottamalla huomioon paikan erityispiirteet mittakaavassa ja materiaalien valinnassa. Vanha rakenne otetaan huomioon korttelirakenteen ja kulkureittien, erityisesti kevyen liikenteen reittien suunnittelussa niin, että tärkeät rakennukset ja näkymälinjat korostuvat katukuvassa. Sallimalla asumisen ja muiden toimintojen sekoittuminen toisiinsa luodaan toiminnallisesti rikas ja kiinnostava alue.

- SÄILYTETTÄVÄT RAKENNUKSET
- TÄYDENNYSRAKENTAMINEN SUUNNITTELUALUEELLA
- SUUNNITTEILLA OLEVA TÄYDENNYSRAKENTAMINEN SUUNNITTELUALUEEN ULKOPUOLELLA

Havainnekuvasa on luonnosmaisesti esitetty Sorakadun kaakkoispuolella olevan kaupungin teknisen alueen uudisrakentamista sillä periaatteella, että alueelle rakentuisi keskuspuiston ympärille kiertyvä tiivis ja matala asuinalue.

HAVAINNEKUVA 1:5000

Paikan imagon rakentaminen on tärkeää. Mitä tahansa ei kannata rakentaa. On liian suuri riski siihen, että alue ei pääse eroon huonosta maineestaan. Vaasasta löytyy viihtyisiä keskusta-asumisen paikkoja, mm. merenrannan puistovyöhykkeeltä. Uuden Klemettilän saattaa olla vaikeaa kilpailla näiden alueiden kanssa. Siksi alueen tulisi tarjota kaupunkilaisille jotain sellaista, jota kaupungissa ei vielä ole.

Rakentamisen laatu on avainasemassa. Erityisesti rakennetun lähiympäristön laatuun tulisi panostaa. Radanvarren puistot ja aukiot olisi hyvä toteuttaa mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Samoin joukkoliikenne pitäisi saada toimimaan ja julkiset rakennukset käyttöön jo siinä vaiheessa, kun ensimmäiset asukkaat muuttavat alueelle. Tulevat käyttäjät pitäisi saada osallistettua viher- ja ulkoalueiden suunnitteluun ja ideoimiseen.

Alue voisi tarjota sellaisia asumisen muotoja, joita kaupungissa ei vielä juurikaan ole tarjolla: loft-asumista, monikerroksisia asuntoja ja townhouse-ratkaisuja. Ennen kaikkea tarvittaisiin elämäntilanteen mukaan muuntuvia tiloja, esimerkiksi asuntoja, joissa olisi pienempi sivuasunto työtilaksi tai ikääntyneiden vanhempien hoiva-asunnoksi.

Seuraavien sivujen kaavioissa esitetään ensin suunnittelualueen rooli keskusta-alueella, sitten suunnittelualueen sisäiset liikenteelliset ja toiminnalliset ratkaisut.

TEEMAKARTAT 1:25 000
RAKEISUUS, NYKYTILANNE



RAKEISUUS, SUUNNITELMA



PUISTOALUEET, NYKYTILANNE



PUISTOALUEET, SUUNNITELMA



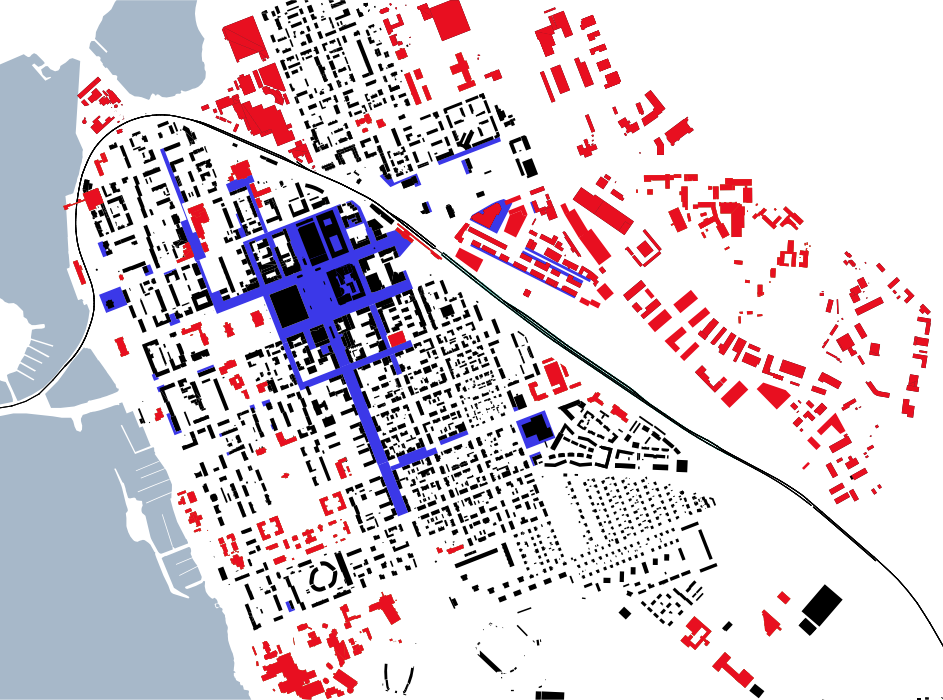
TEEMAKARTAT 1:25 000
JULKISET RAKENNUKSET, NYKYTILANNE



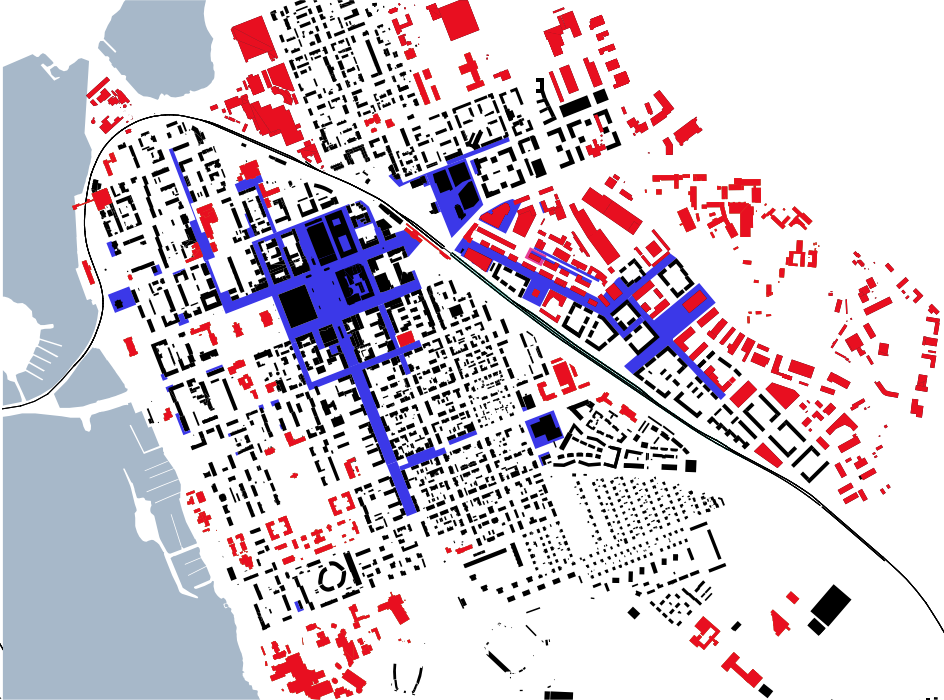
JULKISET RAKENNUKSET, SUUNNITELMA

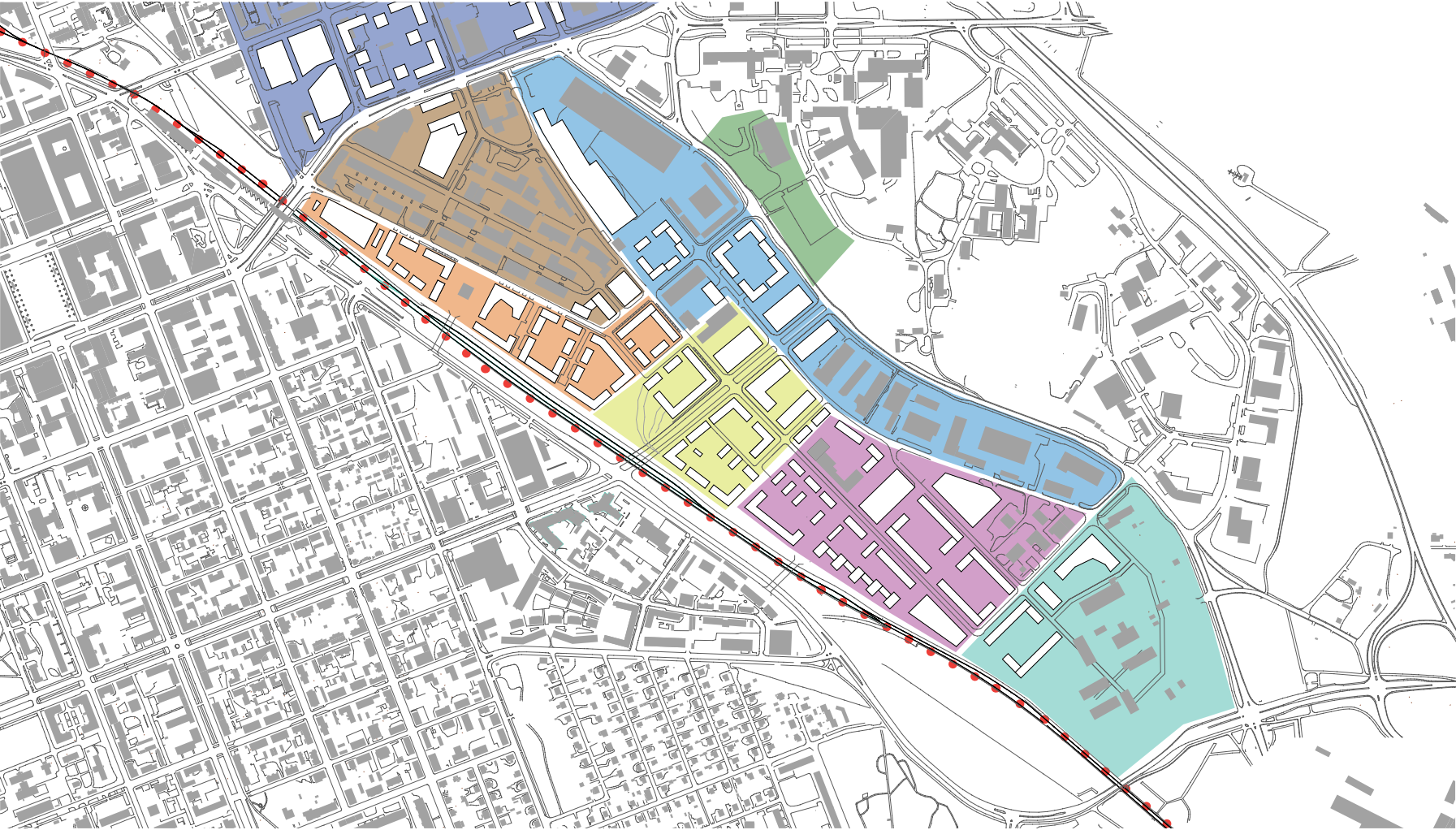


TYÖPAIKAT JA KAUPPA, NYKYTILANNE



TYÖPAIKAT JA KAUPPA, SUUNNITELMA





- | | |
|---------------------------|--------------------------------|
| OPISTOKADUN VANHA ALUE | SAIRASKODINKADUN KAUPAN ALUE |
| OPISTOKADUN UUSI ALUE | MYLLÄRINKADUN SEKOITTUNUT ALUE |
| KORSHOLMANPUISTIKON AUKIO | |

TOIMINNALLISET OSA-ALUEET, KS. KAAVIO SIVULLA 74

TÄRKEIMMÄT KEHITYSKOhteet SUUNNITTELUALUEEN ULKOPUOLELLA:

- | |
|---|
| POHJOIS-KLEMETTILÄ |
| TAMMIKAIVON LUONNOSTELTU PALVELUASUMISEN ALUE |
| SORAKADUN ALUE (KAUPUNGIN VARIKKOALUE) |

4.1.1. TOIMINNALLISET OSA-ALUEET

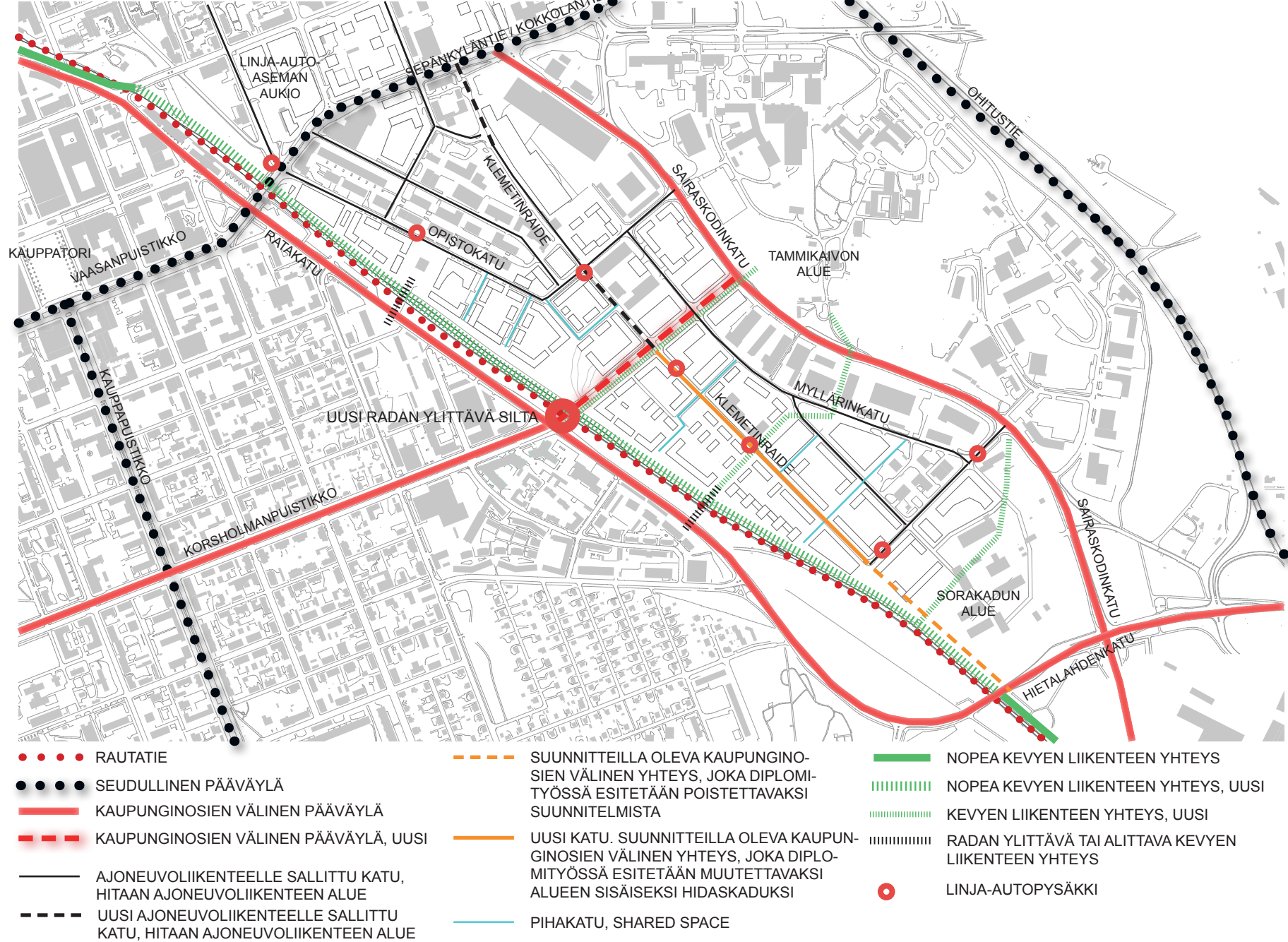
Aiemmin määriteltyjen tavoitteiden perusteella suunnittelualue on jaettu toiminnallisiin osiin, jotka muodostavat kokonaisuuden, mutta joilla kaikilla on silti omanlaisensa luonne. Näistä Opistokadun uudelta alueelta, Korsholmanpuistikon aukion alueelta ja Myllärinkadun alueelta esitetään tarkemmat suunnitelmat. Muut alueet esitetään viitteellisemmin.

Opistokadun uusi alue nojaa voimakkaasti viereisen, vanhan varastoalueen rakennuskannan säilyttämiseen ja alueella jo olevaan vahvaan paikan henkeen. Opistokadun vanha alue on Vaasan kaupungin ” urbaani kesanto”, jossa olisi mahdollisuuksia luovan alan yrittäjien keskittymäksi. Vanha rakennuskanta takaa sen, että Opistokadun uudesta alueesta tulee omaleimainen ja kiinnostava. Sen vuoksi suunnitelmassa on pyritty luomaan mahdollisimman paljon näkymiä ja yhteyksiä uuden ja vanhan alueen välille.

Korsholmanpuistikon aukio on vilkas risteyspaikka, jonka mittakaava, erityisesti ulkotilojen ja puistoalueiden, on suurempi kuin ympäröivillä alueilla. Alueen sydän on uuden sillan kupeessa oleva puisto.

Myllärinkadun alue on pienimittakaavaisempi uudennainen alue, jossa on helppo yhdistää asuminen ja työ.

LIIKENNEKAAVIO 1:10 000



4.1.2. LIIKENNE JA PYSÄKÖINTI

”Den blandade staden kräver blandtrafik.”
 (Arnstberg & Bergström 2010, 244)

Sekoittuneen kaupunkirakenteen luominen on tasapainoilua eri toimintojen aiheuttamien hyötyjen ja haittojen välillä. Liikenteen vaikutuksia tulee punnita erityisen tarkasti. Arnstberg ja Bergström toteavat eri liikennemuotojen eristämisen toisistaan olevan tehoton keino ohjailla ihmisten käyttäytymistä. Esimerkkinä he käyttävät Amsterdamin ulkopuolella sijaitsevaa Almerea, jonka liikenneratkaisut tähtäsivät autoliikenteen vähentämiseen. Liikennemuodot eroteltiin toisistaan ja liikkumista ohjattiin sulkemalla reittejä henkilöautoilta. Lopputuloksena on kaupunki, jonka läpi on monimutkaista ajaa autolla, mutta joka on helppo kiertää ohitusteillä. Jopa 80 prosenttia asukkaista ajaa työmatkansa henkilöautolla. (Arnstberg & Bergström 2010,123)

Suunnittelualueella oleva yritystoiminta tarvitsee autoliikennettä. Vaasan kokoisessa kaupungissa on myös epärealistista ajatella, että esimerkiksi lapsiperheet pärjäisivät kokonaan ilman autoa. Silti kaupunginosaa ei pitäisi toteuttaa henkilöautoliikenteen ehdoilla. Vaikka alueen elinvoimaisuuden vuoksi liikenteen haittoja pitää jonkin verran sietää, ne pitää silti pyrkiä minimoimaan. Kevyen ja julkisen liikenteen käyttämiseen kannustaminen on tässä paras tapa.

Kevyen liikenteen kehittämisen lähtökohdat ovat hyvät. Kors-holmanpuistikon uudelta sillalta on noin 1,2 kilometrin etäisyys kauppatorille. Samasta pisteestä on matkaa alle 2,5 kilometria kaikille keskusta-alueen suurimmille työpaikka-alueille. Edelly-

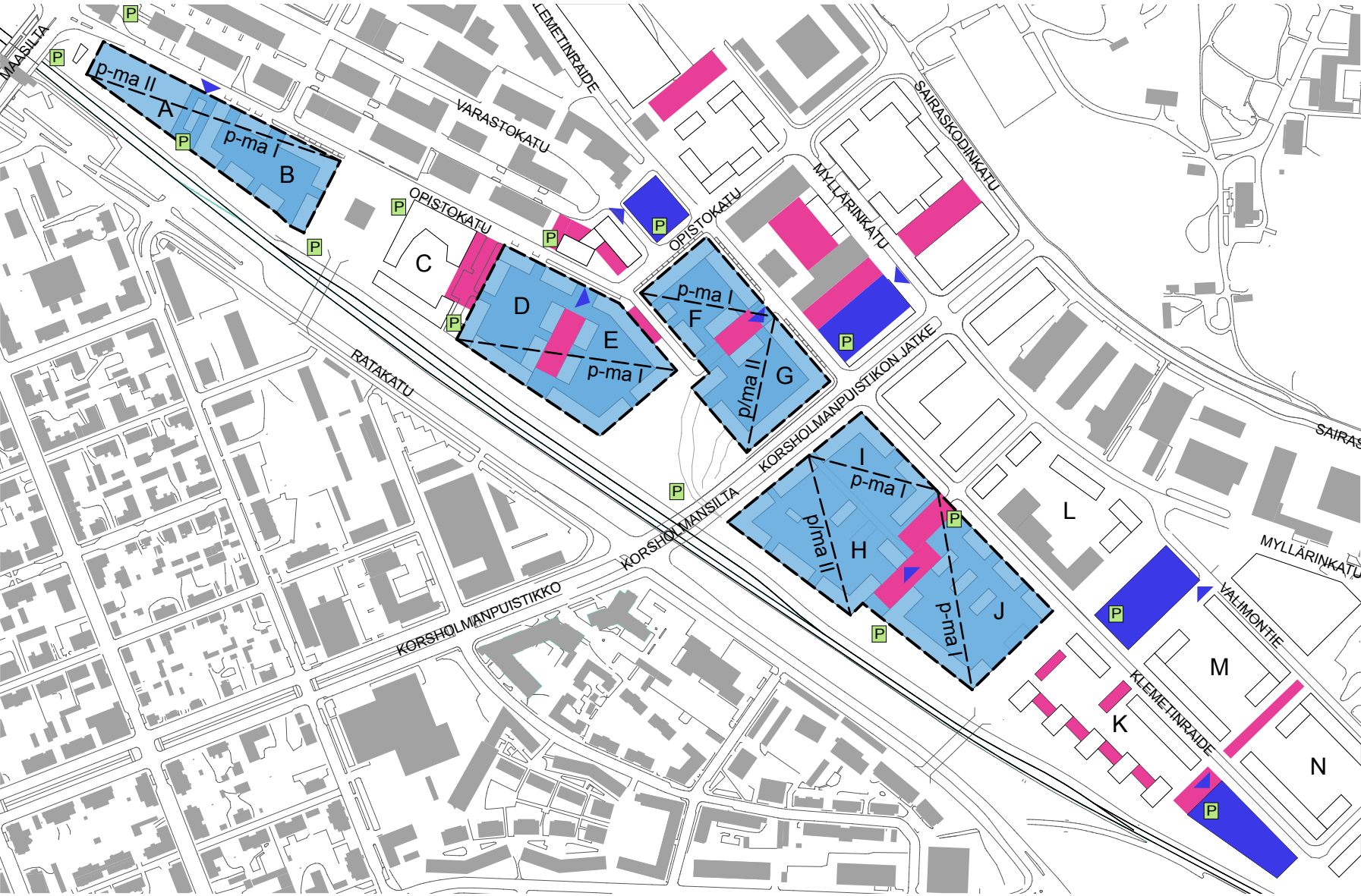
tykset työmatkojen ja päivittäisten asioiden hoitamiseen ilman autoa ovat siis erinomaiset, erityisesti kun radan varren reitti linkitetään muuhun kevyen liikenteen verkostoon.

Joukkoliikenteen kehittäminen on monimutkaisempi asia. Alueen kapeus on tässä suhteessa etu: Esimerkiksi Opis-tokatua ja Klemetinraidetta pitkin kulkevalle reitille sijoitetut pysäkit kattavat koko alueen niin, että lähes joka paikasta on pysäkillle matkaa alle 300 metriä. Se, että joukkoliikenne toimii suunnittelualueella, ei kuitenkaan riitä, vaan sen pitäisi toimia kattavasti koko kaupungissa. Nykytilanteessa se ei toimi. Suunnittelualueen kannalta minimitaso on kuitenkin se, että alueelta pääsee yksinkertaisesti ja nopeasti kauppatorille, terveyskeskuksiin ja tärkeimpiin julkisiin rakennuksiin.

Katuverkosto esitetään suunnitelmassa niin, että raskas liikenne painottuu alueen koillisosaan, Myllärinkadulle. Lä-hempänä rataa oleva tieverkosto on hitaamman ajoneuvoliikenteen aluetta. Opistokadun ja Klemetinraiteen aukiot jak-sottavat suoria tieosuuksia. Niiden perustaso käsitellään niin, että se ohjaa autoilijoita hidastamaan vauhtia.

Liikennesuunnitelmissa Klemetinraide on esitetty suunnitte-lualuetta halkovana kaupunginosien välisenä väylänä, jonka tarkoitus on vähentää Sairaskodinkadun ruuhkia ja luoda yhteys Hietalahdenkadulle ja ABB:n yritysalueelle. Diplomityö-suunnitelmassa tämä yhteys esitetään poistettavaksi.

PYSÄKÖINTIKAAVIO 1:5 000



MAANALAINEN PYSÄKÖINTILAITOS
p-ma II: PYSÄKÖINTIKELLARI
(ROOMALAINEN NUMERO KERTOO MAANPINNAN
ALAPUOLELLA OLEVIE PYSÄKÖINTITASOJEN
LUKUMÄÄRÄN)

MAANALAINEN PYSÄKÖINTILAITOS
p/ma II: PYSÄKÖINTI PIHAKANNEN ALLA
/ PYSÄKÖINTIKELLARISSA
(ROOMALAINEN NUMERO KERTOO PIHATASON ALAPUO-
LELLA OLEVIE PYSÄKÖINTITASOJEN LUKUMÄÄRÄN)

PYSÄKÖINTI MAAN TASOSSA

PYSÄKÖINTITALO
MAANTASOKERROKSESSA
TYÖPAIKKA- TAI LIIKETILAA

AJO PYSÄKÖINTILAITOKSEEN

POLKUPYÖRÄPYSÄKÖINTI

Pysäköinnin suhteen ei ole annettu helpotuksia, vaan mitoitus tehdään kaupungin yleisen käytännön mukaan:

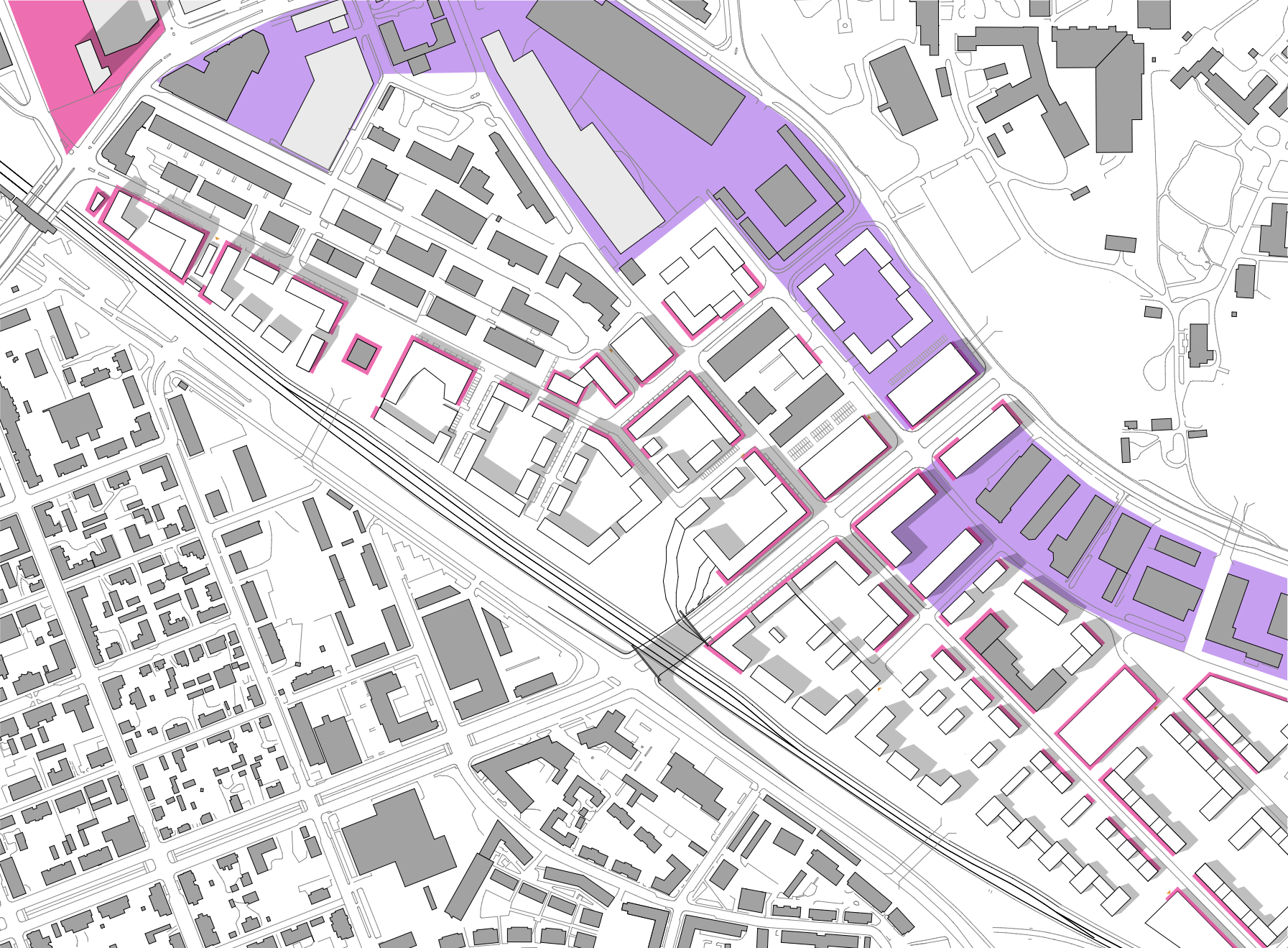
asunnot	1 ap / 85 k-m2
toimistot	1 ap / 70 k-m2
liiketilat	1 ap / 70 k-m2
teollisuus- ja varastorakennukset	1 ap / 200 k-m2
suojeltavat ja yleiset rakennukset	1 ap / 100 k-m2
palveluasunnot	1 ap / 250 k-m2
päiväkoti	1 ap / 200 k-m2

Alueen tiiviyden vuoksi rakenteellinen pysäköinti on ainoa vaihtoehto. Kadunvarsien pysäköintipaikat ovat vierailijoita ja yritysten asiakkaita varten. Korttelikohtaisten pysäköintikellareiden lisäksi suunnitelmassa on esitetty pysäköintitalojen verkosto. Niihin voidaan sijoittaa autopai-
kat, jotka eivät mahdu tontille. Lisäksi pysäköintitalot palvelevat työpaik-
kojen tarpeita.

Jotta pysäköintitalot olisivat aktiivinen osa ympäristöään, niiden katu-
tasokerroksesta vähintään puolet on oltava kadulle avautuvaa liike- tai
yritystilaa. Niiden suunnittelussa otetaan huomioon myös se, että py-
säköintitalojen elinkaaren aikana voi tapahtua suuria muutoksia yhteis-
kunnassa. Rakennusten pitäisi olla helposti muunneltavissa muuhun
käyttöön, mikäli pysäköimisen tarve tulevaisuudessa dramaattisesti
vähenee. Pysäköintitalojen katot toteutetaan viherkattoina, jotka ovat
hyviä paikkoja esimerkiksi urheilutoiminnalle tai urbaanille kaupunkivilje-
lylle.

Pyöräilyn mahdolliseen lisääntymiseen varaudutaan riittävällä polkupyö-
räpaikoituksella sekä taloyhtiöissä että yleisillä ulkoilualueilla. Pysäköin-
titaloihin sijoitetaan maksuttomia polkupyöräpaikkoja. Polkupyörällä on
päästävä mahdollisimman lähelle kohdetta ja kulkuneuvon jättämisen ja
noutamisen tulee olla vaivatonta, joten pysäköinti sijoittuu katutasoker-
rokseen.

KIVIJALKAKAUPAN KAAVIO 1:5 000



TILAA VAATIVAN KAUPAN JA YRITYSTOIMINNAN VYÖHYKE KIVIJALKAKERROKSESSA KADULLE AVAUTUVAA LIIKETILAA

KEVYEN LIIKENTEEN KAAVIO 1:5 000



HIDAS KEVYEN LIIKENTEEN REITTI, PAIKKA OLESKELULLE NOPEA KEVYEN LIIKENTEEN REITTI, PYÖRÄILY JA LENKKEILY



LEIKKI JA OLESKELU 1 : 5 000

- LEIKIN ALUE, PÄIVÄKODIN PIHA
- KOTIPIHAN LEIKKIALUE, PIENET LAPSET
- KODIN LÄHEISYYDESSÄ OLEVA LEIKKIALUE
- SHARED SPACE -PIHAKATU, ISOMMAT LAPSET
- URBAANI SEIKKAILUALUE, LAPSET JA NUORET
- SEIKKAILUPUISTO, LAPSET JA NUORET
- TAPAHTUMA-AUKIO, ERI SUKUPOLVIEN KOHTAAMISPAIKKA, LAPSET AIKUISTEN VALVONNASSA

4.1.3. LEIKKI JA OLESKELU

Lasten ja nuorten leikki koetaan usein häiritseväksi etenkin suljetuilla taloyhtiön pihilla. Vaikka lasten pitää voida leikkiä taloyhtiön pihilla on hyvä, jo itsenäistymisprosessin kannalta, että he voivat kasvaessaan turvallisesti laajentaa reviiriä kotipihaan ulkopuolelle.

Kaaviossa on esitetty, miten suunnittelualue jakautuu turvallisuuden ja valvottavuuden kannalta eri asteisiin ulkotiloihin. Tiiviillä alueella toimii jatkuvasti jonkinasteinen sosiaalinen valvonta, vaikka omat vanhemmat eivät olisikaan näkemässä. Turvallisin ääripää on julkisen rakennuksen, päiväkodin piha, jossa lapset leikkivät täysin valvotuissa olosuhteissa. Oman taloyhtiön leikkipuistossa jo alle kouluikäiset lapset voivat leikkiä itsenäisesti. Seuraava askel on kodin läheisyydessä oleva radan varren puisto, joka radan suuntaan aidattuna on liikenteen vaaroilta turvassa.

Liikennealueita ei yleensä mielletä lapsille sopiviksi paikoiksi. Silti lapset usein käyttävät asfaltoituja pihakatuja leikkipaikkanaan, mikä pitäisi huomioida suunnittelussa. Ihmisten käyttäytymistä kaupunkitilassa tutkineen Jan Gehlin mukaan lapset ajautuvat helposti hyvin suunnitelluiksi leikkialueille parkki- ja katualueille, joilla todennäköisesti tapahtuu jotain kiinnostavaa. (Gehl 2011, 25) Tämän vuoksi suunnittelualueen pihakadut toteutetaan shared space -tyyppisinä katuina, joissa visuaalinen ilme ohjaa autoilijoita hiljentämään vauhtiaan ja joissa lasten on turvallista oleskella.

Valvonnasta vapainta äärilaitaa edustaa metsäinen lähivirkistysalue ja sinne johtava reitti, jossa isommat lapset ja nuoret voivat kulkea vapaasti kenenkään valvomatta. Uuden sillan yhteyteen ja sen liikennemelualueelle on mahdollista sijoittaa skeittipuisto tai muuta sellaista lasten ja nuorten toimintaa, joka aiheuttaa meluhaittoja.



KAUPUNKIA KAIKILLE

Leikkipaikka Luxemburgissa keskellä vilkasta ja huolellisesti viimeisteltyä kaupunkiaukiota

4.1.4. YKSITYISYYDEN JA JULKISUUDEN ASTE

Teoksessaan ”Life between buildings - using public space” Jan Gehl esittelee keinoja edistää tai estää ihmisten välistä kohtaamista. Gehl tarkoittaa vieraiden ihmisten spontaania kohtaamista, joka voi olla mitä tahansa alkaen siitä, että näkee kadulla kulkiessaan toisen ihmisen, siihen, että päätyy keskustelemaan vastaantulijan kanssa. Kysymys on pitkälti mittakaavasta; liian suuri julkinen tila hajauttaa ihmiset kauas toisistaan, jolloin vastaantulevan ihmisen kohtaamista on helppo välttää. Suuri tila tuntuu helposti autiolta, vaikka muita olisikin läsnä, kun taas pienessä tilassa jo kourallinen ihmisiä luo tunteen aktiivisuudesta.

Ennen suunnittelutyötä pitäisi asettaa tavoitteet sille, minkälaista julkisuuden tai yksityisyyden astetta haetaan. Lähtökohtaisesti Gehl esittää teoksessaan ihmisten välisen kohtaamisen positiiviseksi asiaksi, vaikka luonnollisesti ihmisten välisten kohtaamisten lisääntyessä myös konfliktien määrä kasvaa. Kuitenkin, mitä suljetummassa pihapiirissä tai yhteisössä eletään, sitä epäluuloisemmaksi muututaan vieraita kohtaan. Mitä vähemmän elämisen piirissä on erilaisia tapahtumia, sitä suurempiin mittasuhteisiin pienetkin konfliktit kasvavat.

Kaupunkiasumiselle on ominaista tietynasteinen anonymiys ja sosiaalinen vapaus. Siitä huolimatta, että ihmiset jakavat saman fyysisen todellisuuden, sen ei ole pakko johtaa sosiaaliseen sitoutumiseen (Arnstberg & Bergström 2010). Tämän vuoksi yhteisöllisyys ei ole suunnitelman pääteemoja. Suunnitelmalla on kuitenkin haluttu luoda sellaista ympäristöä, joka mahdollistaa eri tasoisen kanssakäymisen ihmisten välillä. Erityisesti julkisten tilojen osalta suunnittelussa on

yrityttyä eläytyä alueella asuvan asemaan juuri toisen ihmisen kohtaamisen näkökulmasta.

Ratapuisto, joka on puhtaasti julkista ulkotilaa, on tarkoituksella jätetty hyvin kapeaksi matalan kynnyksen kohtaamisen tilaksi. Radan suuntaan aukeavilla asunnoilla ei ole kovin suurta yksityistä reviiriä. Umpinaiset taloyhtiöiden sisäpihat muodostavat kaupunginosan yksityisintä ulkotilaa, mutta ajatus on, että nekään eivät ole täysin suljettuja. Ihannetilanteessa kortteleiden läpi hahmoteltu kevyen liikenteen ”maleksimisreitti” pysyy avoimena ja taloyhtiöt suvaitsevat vieraiden kulkemisen pihapiirissään.

Karl-Olov Arnstberg ja Inger Bergström esittelevät teoksessaan ”Bostaden i Staden” useita asuinaluekohteita, joissa kaikissa yhteinen tekijä on ollut suunnittelijan toivomus alueen pysymisestä mahdollisimman avoimena vierailijoille. Joissakin kohteissa pihat on jälkikäteen suljettu porteilla ja aidoilla, mutta suurin osa kohteista oli pysynyt avoimena. Arnstberg ja Bergström perustelevat vierailijoille avoimia ratkaisuja niiden tuomilla sosiaalisilla eduilla, mm. suvaitsevaisuuden lisääntymisellä.

Suunnittelualue asettaa rajoituksia eri yksityisyyden asteita tarjoavien tilojen moninaisuudelle. Varsinkin alueen muutosprosessin alkuvaiheessa on tärkeää luoda suojaiset asuntopihat. Koska lähes kaikki korttelit rajautuvat vähintään kahdelta sivulta vilkkaaseen katuun tai ratapuistoon, ei ole mahdollista muodostaa korttelirakennetta, joissa olisi kovin paljon vaihtelua yksityisyyden suhteen.



AUKIOT JA PUISTOT 1 : 5 000

- AUKIOT
SUUNNITTELUALUEELLA
- AUKIOT SUUNNITTELUALUEEN
ULKOPUOLELLA
- PUISTOT JA PUISTIKOT
SUUNNITTELUALUEELLA
- PUISTOT JA PUISTIKOT
SUUNNITTELUALUEEN ULKOPUOLELLA
- TARVITTAVA YHTEYS ALUEELTA

1.

ASEMAPUISTO
Vanha puisto kaupungin syntyajoilta
2.

TAMMIKAIVON ALUE
Vaasan kaupunkialueen vanhin puistoalue
ajalta ennen kaupungin siirtämistä
3.

OPISTOKADUN RATAPUISTO
urbaani, kivinen
4.

OPISTOKADUN RATAPUISTO
urbaani, vihreä
5.

KORSHOLMANAUKION PUISTO
vihreä, toiminnallinen eri ikäryhmien
kohtaamispaikka
6.

KLEMETINRAITEEN RATAPUISTO
urbaani, kivinen
7.

KLEMETINRAITEEN RATAPUISTO
urbaani, vihreä
8.

LEHTIKADUN PUISTORAITTI
uusi, vihreä ja puutarhamainen poikittaisreitti
rata-alueeltaTammikaivon alueelle.
- A.

LINJA-AUTOASEMAN AUKIO
Pohjois-Klemetilään suunniteltu suuri-
mittakaavainen kaupunginosan keskusaukio
- B.

OPISTOTALON AUKIO
Vastapari linja-autoaseman aukiolle, tärkeä
kevyen liikenteen solmukohta. Perustason
käsittelyllä, valaistuksella ja kadun kalustuksella
viestitetään saapumisesta hitaan
ajoneuvoliikenteen alueelle.
- C.

OPISTOKADUN TORIAUKIO
Vaasan kaupunkirakenteessa uudenlainen
tori. Keskipisteenä oleva vanha tavara-asema
toimii eri väestöryhmien kohtaamispaikkana.
- D.

OPISTOKADUN MUTKAN AUKIO
Urbaani katuaukio, käsittely kuten aukio B.
- E.

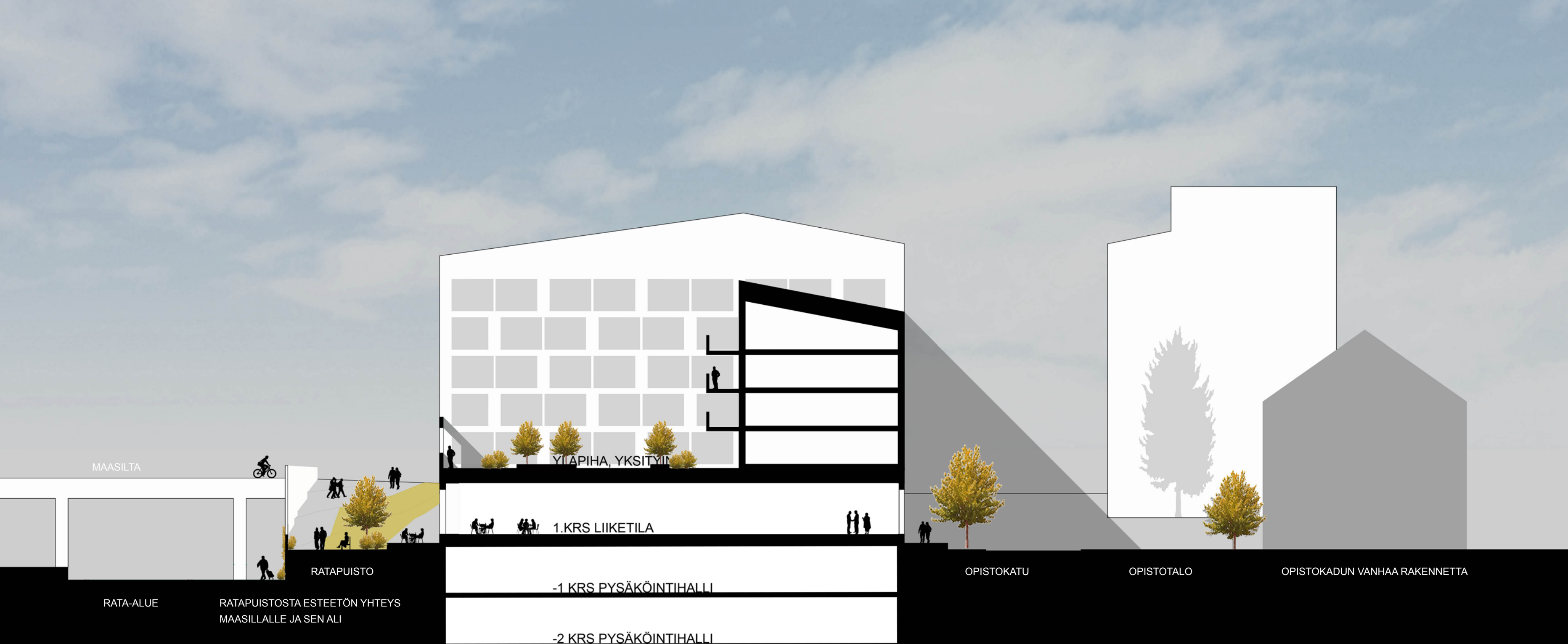
KORSHOLMANSILLAN AUKIO
Urbaani, toiminnallinen designaukio
kevyen liikenteen solmukodassa
- F.

KLEMETINRAITEEN AUKIO
Paikka, jossa mittakaava pienenee. Aukio
korostaa säilytettävää tiilirakennusta.

4.2. RADANVARREN PUISTO

Radan varressa kulkee suunnittelualueen pitui-
nen puisto, joka täydentää keskustassa jo ole-
via radanvarsireittejä. Samalla saadaan uusi
yhteys keskustasta Hietalahden monitoimivihe-
riölle, joka on Vaasan urheilutoiminnan keskus.
Puisto on tarkoituksella jätetty hyvin kapeaksi.
Tyypillinen etäisyys korttelialueen reunan ja
rata-alueen välillä on 15 metriä. Puiston levein
kohta Korsholmanaukiolla on noin 100 metriä.

Jan Gehlin mukaan tutkimuksissa on osoitettu,
että päivittäisten asioiden hoitamisessa sopi-
vaksi koettu kävelymatka on 400-500 metriä,
lapsilla ja vanhuksilla vähemmän. *Fyysisen
etäisyyden* lisäksi tunteeseen matkan raskau-
desta vaikuttaa *koettu etäisyys*. Lähtökohtai-
sesti suoria pitkiä kulkureittejä tulisi välttää.
(Gehl 2011, 137) Suunnittelualueella tämä ei
perusasetelman vuoksi ollut mahdollista. Toi-
minnallisesti järkevin ratkaisu oli sijoittaa ke-
vyen liikenteen nopea reitti välittömästi radan
viereen. Vaikka jalankulkijoiden hitaampi käys-
kentelyreitti mutkittelee kapealla puistoalueella
vapaammin, matka saattaa tuntua kulkijasta
hyvin pitkältä, koska rataa pitkin on esteetön
näkymä kauas. Tämän vuoksi puistoaluetta on
jaksetettu aukioilla, puistoaukioilla ja kortteli-
alueiden jäsentelyllä maksimissaan 200 metrin
pituisiin tunnelmaltaan vaihteleviin osa-aluei-
siin.



RADANVARSHIPUISTO
LEIKKAUS A-A 1:250



MAASILTA

RATA-ALUE

RATAPUISTO

OPISTOKADUN TORIAUKIO

SÄILYTETTÄVÄ KONTTORIRAKENNUS

OPISTOKADUN TORIAUKIO

OPISTOKATU

OPISTOKADUN VANHAA RAKENNETTA

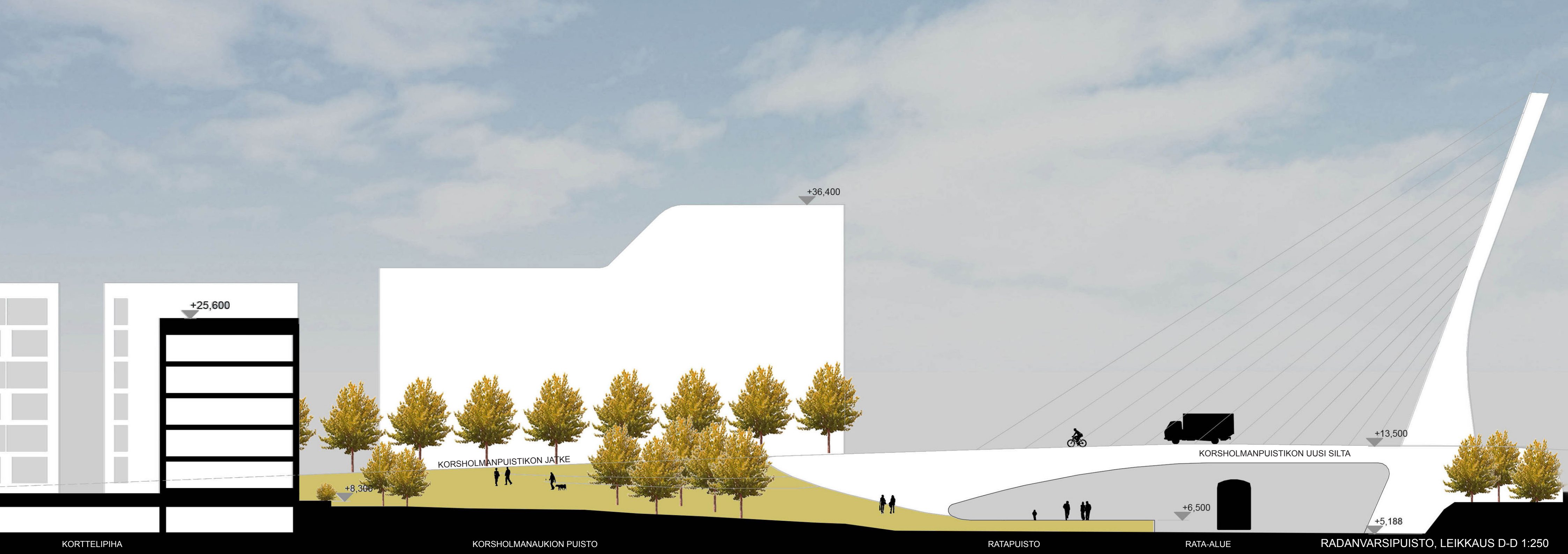
RADANVARSIPUISTO, LEIKKAUS B-B 1:250

"Whenever in doubt, leave some space out."
- Jan Gehl -



RADANVARSIPUISTO
LEIKKAUS C-C 1:250





KORTTELIPIHA

KORSHOLMANAUKION PUISTO

RATAPUISTO

RATA-ALUE

RADANVARSIPUISTO, LEIKKAUS D-D 1:250



RADANVARSIPUISTO
LEIKKAUS E-E 1:250

KORSHOLMANPUUSTIKON UUSI SILTA

+5,500

RATA-ALUE

+36,400

+25,000

RATAPIUISTO

KORTTELIPIHA



KUVA 1, KATUNÄKYMÄ OPISTOTALON AUKIOLTA OPISTOKADULLE

Opistotalo ja vastapäinen uudisrakennus toimivat porttina, kun alueelle saavutaan rautatieaseman suunnasta. Rakennusten edustalle muodostuu Opistotalon aukio, joka on vilkas kevyen liikenteen solmukohta ja tapaamispaikka. Rakennusten sijoittelulla, perustason käsittelyllä, kalustuksella ja valaistuksella viestitetään autoilijoille saapumisesta hitaan ajoneuvoliikenteen alueelle.

VIEREINEN SIVU: NÄKYMÄ RAUTATIEASEMAN YLI SUUNNITTELUALUEELLE

Kuvassa täydennysrakennuskantaa. Etualalla vasemmalla on suunnittelualueen ulkopuolelle rajautuva Linja-autoaseman aukio ja sille suunnitella oleva tornitalo, jolle Opistokadun vanha ja uusi rakennuskanta muodostavat jalustan. Radanvarren uusi puisto liittyy kuvan alalaidassa olevaan Asemapuistoon ja sitä kautta laajempaan radan varren puistokokonaisuuteen. (Alkuperäinen kopierikuva: Vaasan kaupungin kaavoituksen arkisto.)

4.3. ALUETARKENNUKSET

4.3.1. OPISTOKADUN ALUE

Keskustan suunnasta alueelle saavutaan Opistokadun kautta. Maasillan tuntumassa oleva Opistotalon aukio on tärkeä kevyen liikenteen solmukohta. Aukiolta on esteetön pääsy sekä radanvarren puistoon että Asemapuistoon. Aukio muodostaa parin suunnitteilla olevalle Linja-autoaseman aukiolle, jonka suunnitellaan olevan kaupunginosan kaupallinen keskus.

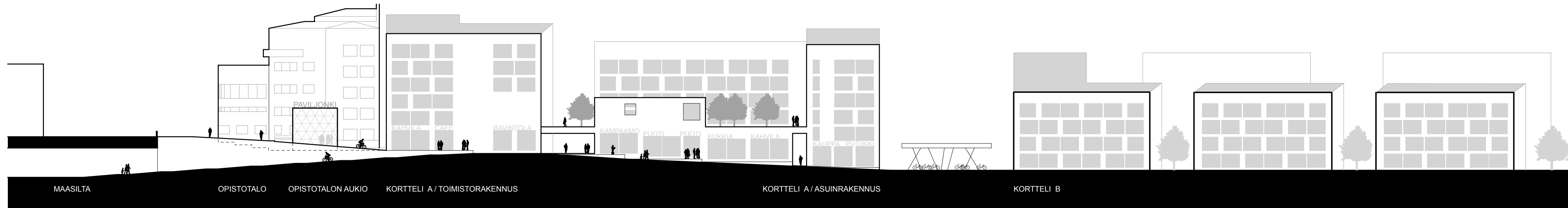
Liittyminen alueen vanhimpaan rakennuskantaan tapahtuu reitien, näkymien, mittakaavan ja materiaalien avulla. Radanvarresta luodaan mahdollisimman paljon poikittaisia yhteyksiä ja näkymiä vanhalle alueelle ja arvokkaimpia rakennuksia korostetaan katutilassa. Vanha rakennuskanta on pääosin yksinkertaista teollisuus- ja varastorakentamista. Uudisrakennusten suunnittelussa tämä huomioidaan yksinkertaisella muodonannolla ja perinteisten materiaalien käytöllä; tiiltä, eri sävyisiä rappauspintoja ja puuta, jossain määrin myös terästä. Kattomuotojen, materiaalien tai värien ei tarvitse olla korttelikohtaisesti yhtenäisiä. Opistokadun ja radanvarren julkisivupinnoilla parvekkeet ovat sisäänvedettyjä. Sisäpihoilla ja pihakaduilla voidaan käyttää ulokeparvekkeita.

Kadunvarsilla ja torin laidalla maantasokerros varataan kivijalkakaupoille. Tori on alueen yhteisöllinen keskipiste. Sen laidalla olevassa julkisessa rakennuksessa on päiväkodin ja asukastilojen lisäksi liike- ja toimistotiloja.

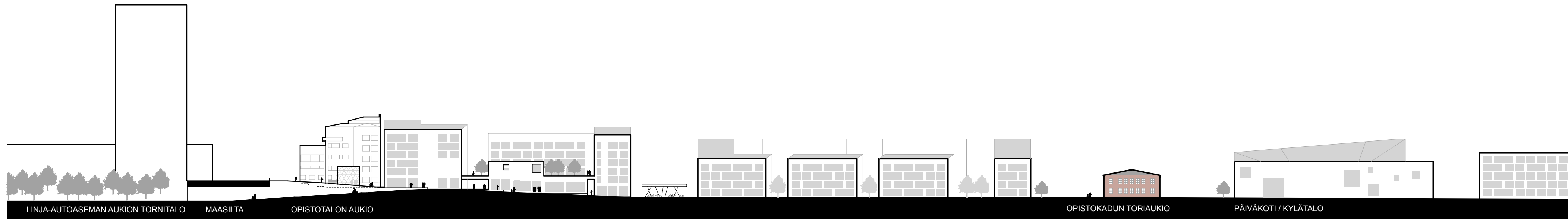
Maasiltaa lähimmän korttelin maantasokerroksessa on pelkkää liiketilaa, ylemmissä kerroksissa asuntoja ja toimistotilaa. Korttelin asuntopiha on nostettu kerroksella yksityisyyden takaamiseksi. Radan varren rakennuksissa on lähinnä asuntoja. Näin radanvarren puisto on aktiivinen vuorokauden kaikkina aikoina ja siitä muodostuu paikka, joka on pimeään vuodenaikaankin houkutteleva ja turvallisen tuntuinen kulkureitti.







OPISTOKADUN ALUEEN RATAJULKISIVU 1 : 500



OPISTOKADUN ALUEEN RATAJULKISIVU 1 : 1 000



KUVA 2, NÄKYMÄKUVA LINJA-AUTOASEMAN AUKIOLTA OPISTOTALON AUKIOLLE



KUVA 3, NÄKYMÄKUVA OPISTOKADUN TORIAUKIOLTA

Torin sijoittelulla jaksotetaan pitkää ja kapeaa radanvarsipuistoa ja korostetaan säilytettävää tiilistä konttorirakennusta. Konttori jätetään aukion keskelle ja näin muodostetaan torityyppi, jollaista Vaasassa ei vielä ole. Torin aktiivisuus taataan ottamalla vanha rakennus yleishyödylliseen käyttöön, niin, että se on kaikille avoin paikka. Rakennuksessa on järjestötiloja, maahanmuuttajien ja valtaväestön kohtaamispaikka, kahviloita sekä itsepalveluperiaatteella toimiva kirjaston sivupiste.





KUVA 4, NÄKYMÄKUVA KORSHOLMANPUISTIKON UUELLE SILLALLE
rautatieaseman suunnasta katsottuna

4.3.2. KORSHOLMAN PUISTOAUKION ALUE

Korsholman puistoaukio on sekä kevyen että autoliikenteen solmukohtana vilkas ja aktiivinen paikka. Puisto virtaa luontevasti Korsholmanpuistikon uuden sillan ali. Sillan ympäristön rakennukset ovat toimisto- ja asuinkäytössä. Rakennusten kivijalassa on liiketilaa.

Silta on alueen maamerkki. Sitä lähimmät rakennukset ovat korkeimpia, mutta niiden kerroslukua ei kuitenkaan kasvateta yli kahdeksan. Näin taataan aringonvalon saanti sisäpihoille. Rakennusten, mutta erityisesti ulkotilojen mittakaava vaihtelee. Sillan yhteydessä kaikki on suurempaa, ulkotila valoisaa, väljää ja puistomaista. Puistosta syvemmälle Klemettilään johtavilla kujilla katutila on tiiviimpi ja kaupunkimaisempi.

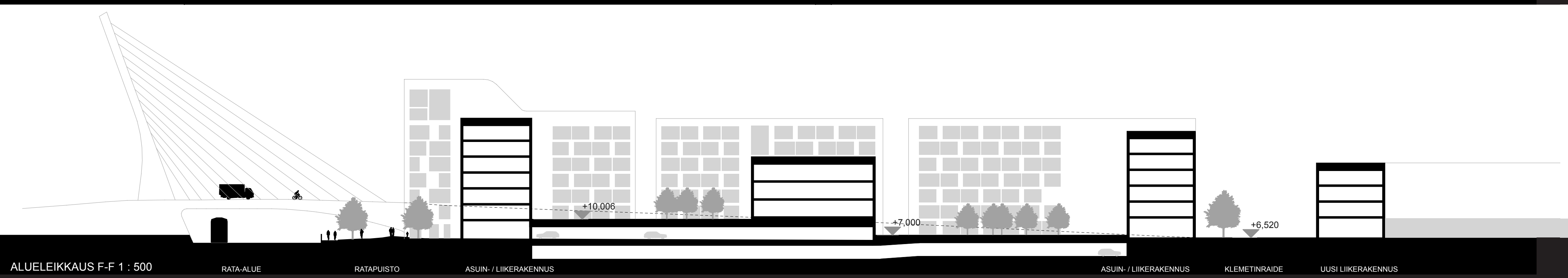
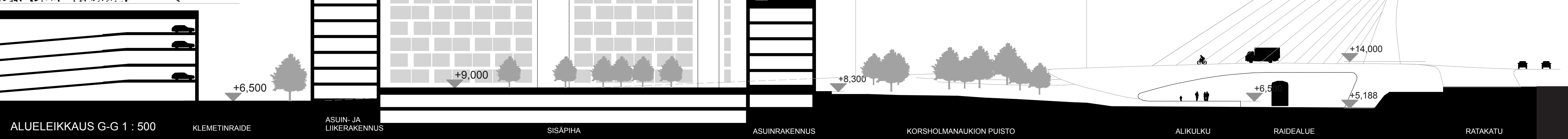


KUVA 5, NÄKYMÄKUVA KORSHOLMANPUISTIKON UUDEN SILLAN KUPEESTA



KUVA 6, NÄKYMÄKUVA KORSHOLMANAUKION PUISTOON







KUVA 7, KATUNÄKYMÄ KLEMETINRAITEELTA KOHTI OPISTOKADUN VANHAA VARASTOALUETTA



KUVA 8, KATUNÄKYMÄ KUJALTA KORSHOLMANPUUSTIKON SUUNTAAN



KUVA 9, NÄKYMÄ PUISTORAITILTA. KUVAN KESKELLÄ VAASA-LEHDEN, NYKYISEN POHJALAISEN VANHA PAINOTALO.

4.3.3. MYLLÄRINKADUN ETELÄPUOLEN ALUE

Myllärinkadun alue on jo hiukan syrjässä ydinkeskustasta, eikä ole vaihtoehto sellaiselle ihmiselle, joka hakee keskusta-asuntoa. Suhteessa ulkoilualueisiin sijainti on kuitenkin loistava. Radan toisella puolella sijaitseville urheilukentille on matkaa alle kilometri.

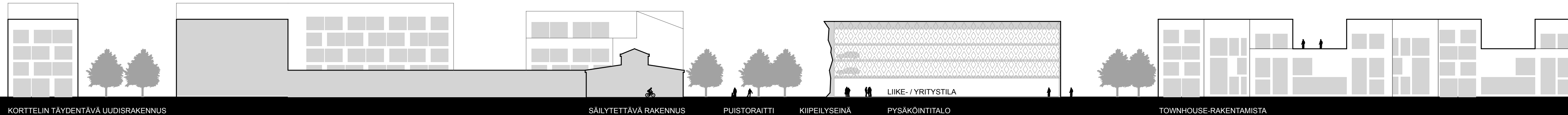
Alueen rakennuskannasta esitetään suuri osa korvattavaksi uusilla. Vaikka alueella on hyväkuntoisiakin rakennuksia, moni varastohalleista alkaa olla käyttökänsä päässä eikä niillä juuri ole rakennustaiteellista arvoa. Jotta radanvarren kapeaan häntäpään saadaan luotua asumiseen soveltuva paikka, myös kauempana radasta olevan alueen pitää käydä läpi jonkinlainen muutosprosessi.

Alueelle esitetään pienempää mittakaavaa kuin muille osa-alueille. Täydennyskorttelit ovat 3-5 -kerroksisia puoliavoimia umpikortteleita. Klemetinraiteen varren rakennukset on esitetty townhouse-tyyppisinä rakennusriveinä, jotka voitaisiin toteuttaa ryhmärakennuttamiskohteina. Ajatuksena on, että alueella olisi helppo yhdistää pienyrittäjyys ja asuminen. Kun tulevat käyttäjät pääsisivät suunnitteluun mukaan alusta alkaen, olisi mahdollista luoda sellaisia asumisratkaisuja, jotka toimisivat yrittämisen näkökulmasta. Perusratkaisu voisi olla asunto, jonka ensimmäinen kerros palvelisi työtilana ja ylemmät kerrokset asuintiloina. Saadakseen alueelle toimintaa kaupunki voisi tarjota yrittäjäperheille edullisia vuokrakiinteistöjä.



Paikalle luonnetta antava kohokohta on entisen Vaasa-lehden, nykyisen Pohjalaisen, vanha painotalo. Rakennusta ei vielä ole suojeltu eikä siitä ole löytynyt inventointimateriaalia, mutta suunnitelmassa se esitetään säilytettäväksi. Klemetinraiteen aukio korostaa vanhaa rakennusta ja samalla tapahtuu luonteva siirtyminen pienemmän mittakaavan alueelle. Rakennuksen oikeaa laitaa kulkeva kevyen liikenteen puistoreitti, Lehtikadun puistoraitti, on tärkeä yhteys Tammikaivon alueen virkistysalueelle.

ALUEJULKISIVU 1:500 - UUDEN JA VANHAN RAKENTEEN LIITTYMINEN TOISIINSA KLEMETINRAITEELLA



KORTTELIKOHTAISET PINTA-ALALASKELMAT

	ASUNNOT	LIIKETILAT	TOIMISTO- JA TYÖPAIKKATILAT	JULKISET	YHTEENSÄ		TON TIN PINTA-ALA	TEHOKKUUS
KORTTELI A	4000	4400	3000		11400		4200	2,7
autopaikat	47	63	43	0	153			
KORTTELI B	12900	1800	0	0	14700		8200	1,8
autopaikat	152	26	0	0	177			
KORTTELI C	0	1000	0	5000	6000		7000	0,9
autopaikat	0	14	0	25	39			
KORTTELI D	12700	800	0	0	13500		7700	1,8
autopaikat	149	11	0	0	161			
KORTTELI E	14400	650	0	0	15050		8500	1,8
autopaikat	169	9	0	0	179			
KORTTELI F	11600	1000	0	0	12600		6300	2,0
autopaikat	136	14	0	0	151			
KORTTELI G	11000	2300	3000	0	16300		8100	2,0
autopaikat	129	33	43	0	205			
KORTTELI H	12040	2780	5560	0	20380		11500	1,8
autopaikat	142	40	79	0	261			
KORTTELI I	9640	1600		0	11240		6100	1,8
autopaikat	113	23	0	0	136			
KORTTELI J	12940	0	1020	0	13960		12000	1,2
autopaikat	152	0	15	0	167			
KORTTELI K	12100	0	400	0	12500		12000	1,0
autopaikat	142	0	6	0	148			
KORTTELI L	7790	0	2130	0	9920		12000	0,8
autopaikat	92	0	30	0	122			
KORTTELI M	7800	0	2600	0	10400		10000	1,0
autopaikat	92	0	37	0	129			
KORTTELI N	7800	0	2600	0	10400		10000	1,0
autopaikat	92	0	37	0	129			
KORTTELI O	3900	5100	0	0	9000		5000	1,8
autopaikat	46	73	0	0	119			
KORTTELI P	0	6000	6000	0	12000		8600	1,4
YHTEENSÄ	140610	27430	26310	5000	199350		280000	0,7
MUUT								
P-TALOJEN LIIKETILAT	0	0	5700	0	5700			

4.4. LAAJUUSTIEDOT

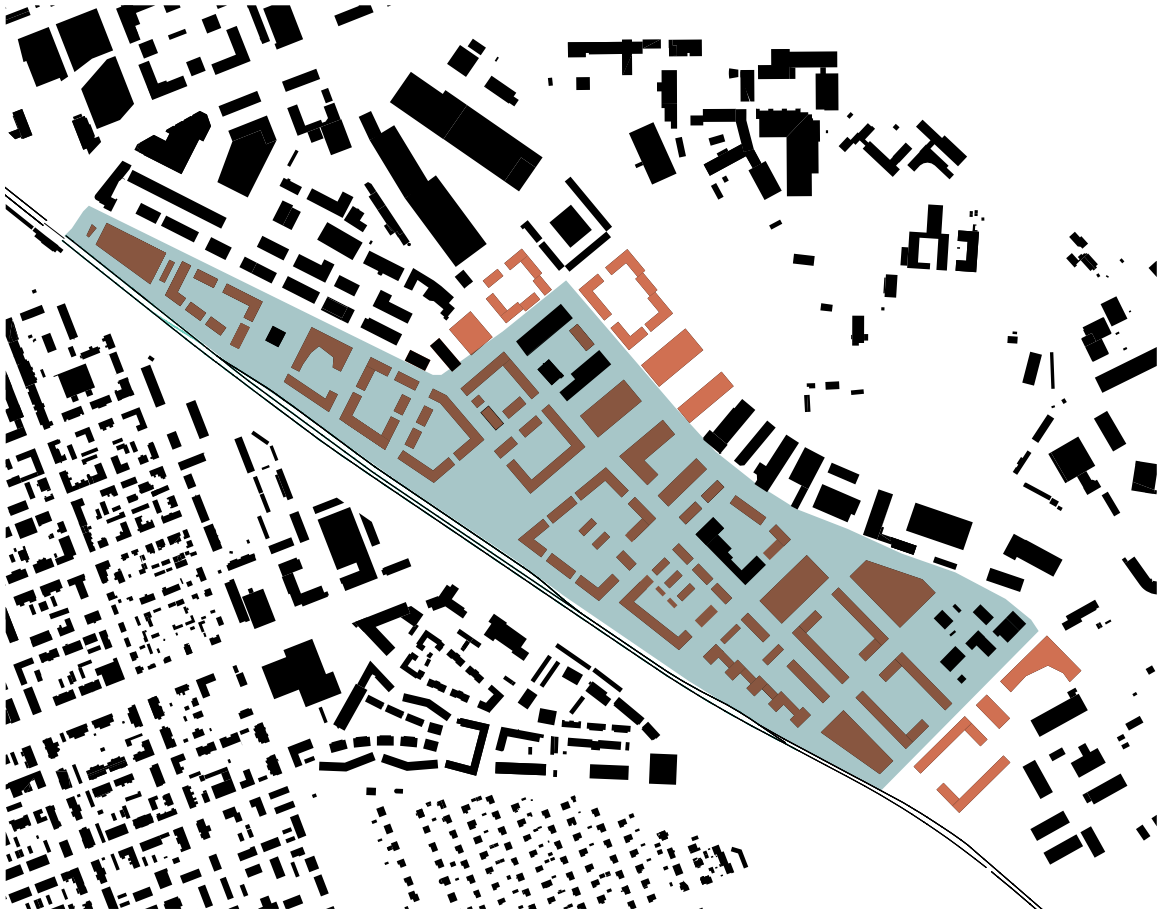
SUUNNITTELUALUEEN KOKONAISPINTA-ALA	280 000 m ²	
KATUALUEET (prosenttia kokonaispinta-alasta)	62 200 m ²	(22 %)
PUISTOT JAAUKIOT (prosenttia kokonaispinta-alasta)	53 000 m ²	(19 %)

ALUETEHOKKUUS: 199 000 / 280 000 = 0,7

KOKONAISKERROSALA	199 000 k-m ²
Asunnot	141 000 k-m ²
Liiketilat	27 000 k-m ²
Toimisto- ja työpaikkatilat	26 000 k-m ²
Julkiset rakennukset	5 000 k-m ²

LASKENNALLINEN ASUNTOJEN MÄÄRÄ
141 000 m² / 85 k-m² = 1 659 asuntoa

LASKENNALLINEN ASUKASMÄÄRÄ
141 000 m² / 50 k-m² = 2 820 asukasta



Kaaviossa on korostettu siniharmaalla värillä alue, jota laajuustiedot koskevat. Ulkopuolelle jäävät korttelit on esitetty viitteellisesti.



5. JOHTOPÄÄTÖKSET

Suunnitelman päätavoite oli yhdistää radan toinen puoli vanhaan ruutukaavakeskustaan ja liittää se aktiiviseksi osaksi kaupunkia. Vaikka radanvarsien ja asema-alueiden kehittäminen onkin ajankohtainen teema ja aihepiirin kilpailuehdotuksissa on esitetty mielikuvituksellisia ideoita, tämä suunnitelma tähyää tulevaisuuden lisäksi myös menneisyyteen. Tavoitteen onnistumisen kannalta on tärkeää ottaa huomioon se todellisuus, johon uusi rakenne istutetaan. Suunnitelmassa on tietoisesti vältetty elementtejä, joiden toteutuminen Vaasan kokoisessa keskisuudessa kaupungissa on epätodennäköistä. Huomionhakuisen arkkitehtuurin, korkeiden tornitalojen ja radan ylittävien kansirakenteiden sijasta on keskitytty tekemään hyvää kaupunkitilaa. Suurimittakaavaisten aluekeskustojen tai kaupakeskuskompleksien sijasta esitetään rakennettavaksi paljon kadulle avautuvaa kivijalkakaupan tilaa ja yrittämisen mahdollisuuksia. Esitetty täydentämISRakentaminen kunnioittaa vanhan keskustan ja ympäröivän rakenteen mittakaavaa ja luo kevyelle liikenteelle monipuolisia reittejä.

Kun katsotaan taaksepäin, Vaasaan 1970-luvulla tehty modernistinen kaava ja vanhan rakennuskannan purkaminen tuntuvat virheiltä, ei vain menetetyn rakennusperinteen, vaan myös paikan tunnelman muuttumisen vuoksi. Kaikkia ongelmia ja lähtökohtia, joilla muutosta perusteltiin, ei pienessä Vaasassa ollut edes olemassa. Pyrkimällä muuttamaan kaupunki vallitsevien kansainvälisten arkkitehtuuri-ihanteiden mukaiseksi menetettiin osa kaupungin viehätysvoimasta. Tämä on hyvä muistaa nykyäänkin. Vaasa on viehättävä kaupunki, josta löytyy kiinnostavaa kaupunkitilaa ja rikas kaupunkikulttuuri. Etelä-Klemetilän osalta pitäisi keskittyä kaupungissa jo oleviin vahvuuksiin ja pyrkiä luomaan täydentävää rakennetta, joka liittyy luontevaksi osaksi kaupunkia. On hyvä, jos täydentämISRakentamisella saadaan aikaan jotain uutta ja kiinnostavaa. Vähintään yhtä tärkeää on löytää kaupunkikudoksessa olevaan aukkoon sellainen pala, joka eheyttää ympäristöään. Kiinnostavimpien paikkojen vetoima syntyy lähes aina omaleimaisesta, paikallisesta rakennusperinteestä.

Arkkitehtuuri on aina sidottu aikaan ja ympäröivään maailmaan, eikä näin ollen koskaan voi syntyä täysin paikallisista lähtökohdista. Siitä huolimatta diplomityön suunnitteluratkaisu on pyritty tekemään juuri tähän paikkaan ja aikaan, pieneksi osaksi kaupungin ajallista jatkumoa.

LÄHDELUETTELO

KIRJALLISET LÄHTEET:

Arkkitehtitoimisto A-Konsultit Oy / Vaasan kaupunkisuunnittelu 2010. Kaupungin Sydän - Vaasan Klemetilän rata-alueen kaupunkikuvallinen tutkielma.

Arnstberg, K-O. & Bergström, I. 2010. Bostaden i Staden - Europa planerar för stadsboende och stadsliv. Kristianstads Boktryckeri AB 2010.

Gehl, Jan 2011. Life between buildings: using public space. Marston Book Services Limited, Didcot 2011. (1.painos 1971)

Jacobs, Jane. The Death and Life of Great American Cities. 1961. Random house, New York.

Kallentautio, J. & Wester, H. & Hirvonen, P. & Andersson, K. & Piispala, E. 2006. Vaasan historia IV 1852-1917. Vaasa. Vaasan Kaupunki / Painatuskeskus.

Koponen, Olli-Paavo 2001. Arkkitehtuurin keinoja kaupunkien rakennussuojelussa - Vaihtoehtoisia lähestymistapoja pirstaloituneiden kaupunkien täydennysrakentamiseksi. Lisensiaattityö, Tampereen Teknillinen Korkeakoulu, Arkkitehtuurin historian ja teorian laitos 2001.

Koponen, Olli-Paavo 2006. Täydennysrakentaminen - Arkkitehtuuri, historia ja paikan erityisyys. Vammalan Kirjapaino Oy 2006.

Majaneva-Virkola, Anne 2009. Pohjanmaan museon kulttuuriympäristöselvitys - Klemetilä, Maasillan ja rautatien ylikäytävän välinen alue.

Saarinen, Laura 1998. Rautatie kaupungissa - Rautatiealueet osana Vaasan kaupunkirakenteen kehitystä. Länsi-Suomen Ympäristökeskuksen moniste 22/1998.

Suikkari, Risto. Paloturvallisuus ja kaupunkipalot Suomen puukaupungeissa – historiasta nykypäivään. 2007. Oulun yliopisto, Arkkitehtuurin osasto, Oulu.

Vaasan kaupunkisuunnittelu 2010. Vaasan kaupunki - kulttuuriympäristöselvitys 2010.

Vaasan kaupunkisuunnittelu 2012. Vaasan keskustastrategia 2035 – ”Hyppy radan yli”.

Vaasa-Lehti 27.1.1960 ”Vaasan slummiutuminen voidaan estää keskustan saneerauksella”

ELEKTRONISET LÄHTEET:

Tilastokeskus. 2015.
<http://www.tilastokeskus.fi/til> .
Luettu 1.2.2015.

Vaasan kaupunki, Linja-autoaseman aukio 2015.
http://www.vaasa.fi/Suomeksi/Julkiset_palvelut/Kaavoitus_ja_rakentaminen/Tekninen_toimi/Kiinteistotoimi/Yritystontit/Linja-autoaseman_aukio .
Luettu 18.1.2015.

Vaasan kaupunki, tilastotietoja. 2015.
http://www.vaasa.fi/Suomeksi/Etusivu/Kaupunkikehitys/Tilastotietoja_Vaasasta_ja_Vaasan_seudulta .
Luettu 1.2.2015

Vaasan keskustastrategia. 2015.
<http://www.vaasankeskus.fi/> .
Luettu 10.4.2015